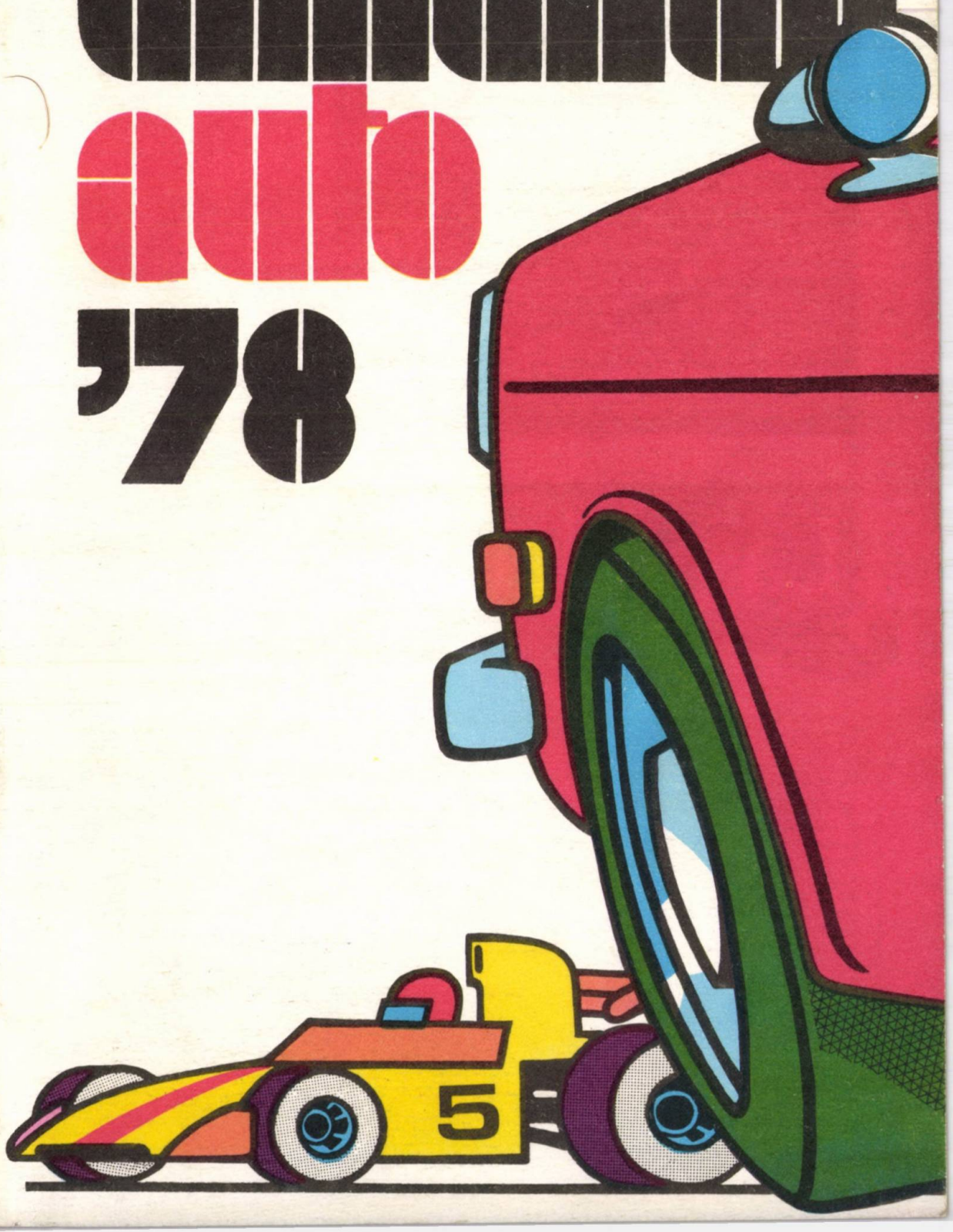
I 10829

almanah auto '78



ALMANAH AUTO 1978

ÎN ALMANAHUL AUTO '78 SEMNEAZĂ:

VICTOR BEDA ● GHIZELA BUMBAC ● ȘTEFAN CIOBANU ● ALEXANDRU CLENCIU ● DORIN CONSTANTINESCU ● HORIA CONSTANTINESCU ● NEAGU COSMA ● PETRE CRISTEA ● EMIL DANCS ● VASILE DOCHIA ● MARIN DUMITRESCU ● CORNEL FLOREA ● MARIAN IONESCU ● VALERIU IONESCU ● DUMITRU LAZĂR ● HARALAMBIE LEREA ● DAN MATEESCU ● IUSTIN MORARU ● V. MUNTEANU ● MIRCEA MUȘAT ● OCTAVIAN NICULESCU ● MIHAI NIEDL ● MIHAI PĂRĂLUȚĂ ● MUGUREL PÎRLOGEA ● OTTO REINDL ● ILIE ROBESCU ● MUGUREL ROȘIORU ● ALEXANDRU SOLOMONESCU ● GEORGE SPRINȚEROIU ● MIHAI STOIAN ● PASSIONARIA STOICESCU ● LIVIU ȘERBAN ● MIHAI ȘOIMAN ● NICOLAE TOPOR ● NICOLAE TOMA ● DAN VĂITEANU ● PETRE VEZEANU ● G. ZARAFU ● ANDER ZOLTAN

La mulți ani 1978

ALMANAH AUTO '78
Editat de redacția revistei «AUTOTURISM»
Redactor responsabil: VASILE DOCHIA
Prezentarea artistică: NICOLAE NOBILESCU
Prezentarea tehnică: DUMITRU NIȚĂ
Coperțile: NICOLAE NOBILESCU arh. HORIA CONSTANTINESCU

Tiparul: COMBINATUL POLIGRAFIC «CASA SCÎNTEII»

ALMANAH AUTO 1978

ГАИ 2022

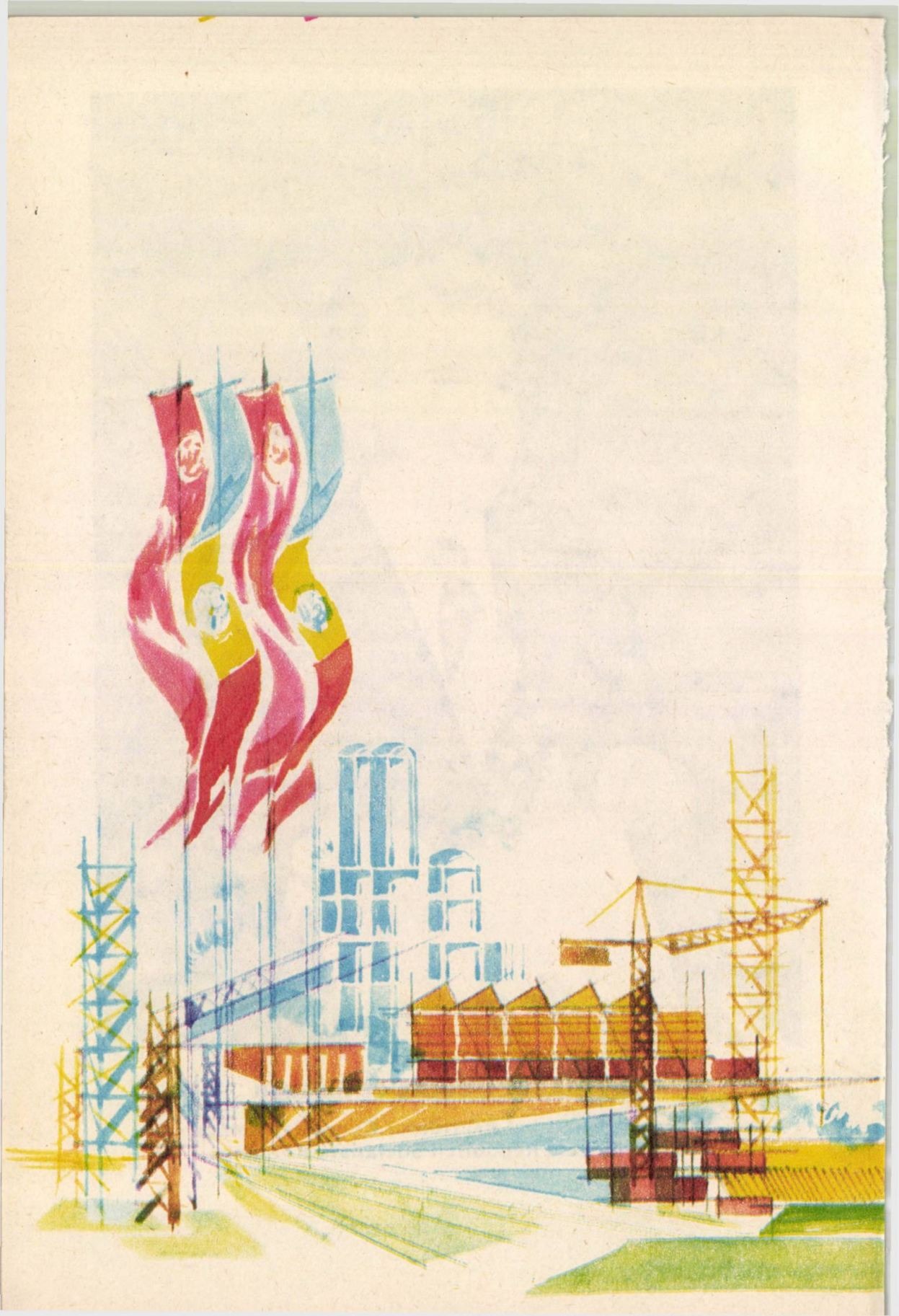
28402

DATE IMPORTANTE - 1978

24 ianuarie 1859
— Unirea Principatelor Române
26 ianuarie 1918
— S-a născut tovarășul Nicolae Ceaușescu, secretar general al Partidului Comunist Român, președintele Republicii Socialiste România (60 de ani).
14 februarie 1948
— Constituirea Uniunii Femeilor Democrate din România (30 de ani)
21—23 februarie 1948
— Congresul al VI-lea al P.C.R. (primul congres al P.M.R.), care a realizat unitatea deplină politică, ideologică și organizatorică a clasei muncitoare (30 de ani)
februarie 1933
— Luptele revoluționare ale muncitorilor petroliști și ceferiști din România
februarie 1848
— A apărut «Manifestul Partidului Comunist» elaborat de K. Marx și F. Engels (130 de ani)
6 martie 1945
— Instituirea primului guvern democratic — guvern democratic revoluționar cu pronunțat caracter muncitoresc-țărănesc din istoria României
8 martie
— Ziua internațională a femeii
31 martie 1893
— Constituirea partidului politic al clasei muncitoare — Partidul Social-Democrat al Muncitorilor din România
13 aprilie 1948
— Marea Adunare Națională a votat Constituția Republicii Populare Române (30 de ani)
22 aprilie 1870
— S-a născut V.I. Lenin
aprilie 1938
— Cucerirea regimului politic de către deținuții comuniști și antifasciști din închisoarea Doftana (40 de ani)
1 mai
— Ziua solidarității internaționale a celor ce muncesc
2 mai
— Ziua tineretului din Republica Socialistă România
5 mai 1818
— S-a născut Karl Marx
8 mai 1921
— Crearea Partidului Comunist Român
9 mai 1877
— Proclamarea independenței de stat a României
9 mai 1945
— Ziua victoriei împotriva fascismului. Capitularea Germaniei hitleriste.
15 mai 1848
— Istorica adunare de pe Cîmpia Libertății de lîngă Blaj (130 de ani)
1 iunie
— Ziua internațională pentru apărarea copilului
9 iunie 1848
— Adunarea populară de la Islaz a adoptat Proclamația întocmită de N. Bălcescu. Acest fapt a marcat începutul revoluției de la 1848 în Țara Românească (130 de ani)
11 iunie 1948
— Naționalizarea principalelor mijloace de producție (30 de ani)
29 iunie—21 iulie 1928
— A avut loc Congresul al IV-lea al P.C.R. (30 de ani)
23 August 1944
— Eliberarea României de sub dominația fascistă. Sărbătoarea națională a Republicii Socialiste România
25 octombrie
— Ziua forțelor armate ale Republicii Socialiste România
7 noiembrie 1917
— Victoria Marii Revoluții Socialiste din Octombrie. Sărbătoarea națională a Uniunii Republicilor Sovietice Socialiste
28 noiembrie 1820
— S-a născut Friedrich Engels
1 decembrie 1918
— Unirea Transilvaniei cu România (60 de ani)
13 decembrie 1918
— Reprimarea sîngeroasă a demonstrației muncitorilor din Capitală (60 de ani). Ziua tipografilor
30 decembrie 1947
— Abolirea monarhiei și proclamarea Republicii Populare Române. La 21 august 1965 țara noastră a devenit Republica Socialistă România

TOVARĂȘUL NICOLAE CEAUȘESCU

Secretar general al Partidului Comunist Român
Președintele Republicii Socialiste România



PARTIDUL – CEAUȘESCU – ROMÂNIA

În istoria zbuciumată a României, singurul partid care s-a identificat întru totul cu năzuințele și interesele maselor largi populare, care a pus mai presus de orice independența, bunăstarea și fericirea întregului popor este Partidul Comunist Român. Trup din trupul poporului, cu rădăcinile adînc implantate în tradițiile milenare de luptă ale poporului român pentru libertate, neatîrnare, unitate națională și progres social, partidul comunist și-a cucerit poziția de forță politică conducătoare în țara noastră prin grele lupte revoluționare desfășurate în decursul întregii sale existențe împotriva claselor reacționare, pentru eliberarea celor ce muncesc de exploatare și asuprire, pentru progresul și prosperitatea patriei.

Întreaga operă de construcție socialistă în România este dovada vie a faptului că partidul nostru și-a îndeplinit cu cinste rolul de forță politică conducătoare a națiunii, asigurînd aplicarea creatoare a legităților generale la condițiile concrete din România și unirea — pe baza politicii sale marxist-leniniste — a eforturilor întregului popor în lupta pentru edificarea lumii noi. Experiența dobîndită de Partidul Comunist Român, de poporul nostru în transformarea revoluționară a societății românești este o contribuție la îmbogățirea tezaurului general al teoriei și practicii revoluționare mondiale, la dezvoltarea socialismului științific.

În procesul dezvoltării partidului, ca și a întregii noastre societăți, perioada marcată de Congresele al IX-lea, al X-lea și al XI-lea, de trecere la făurirea societății socialiste multilateral dezvoltate, s-a reliefat ca o etapă de excepțională importanță. Pornind de la realitățile țării noastre și sprijinindu-se pe forțele poporului român, partidul a pus în centrul politicii sale industrializarea țării ca bază a progresului economiei și culturii, a ridicării nivelului de viață al oamenilor, a dezvoltării multilaterale a societății, a asigurării independenței și suveranității naționale. Această orientare s-a concretizat în realizări de importanță istorică; industria a fost înzestrată la un nivel tehnic tot mai înalt, devenind capabilă să valorifice din ce în ce mai eficient bogatele resurse naturale ale țării.

În actualul cincinal — cincinalul revoluției tehnico-științifice — eforturile principale sînt îndreptate, mai mult ca oricînd, spre creșterea continuă a rolului științei în modernizarea forțelor de producție, spre ridicarea nivelului calitativ al economiei, creșterea eficienței în toate sectoarele de activitate.

Un obiectiv esențial al partidului a fost, de asemenea, așezarea pe baze noi, socialiste, a agriculturii. Cooperativizarea agriculturii a însemnat o profundă revoluție în viața satului; țărănimea a fost eliberată de povara exploatării, devenind stăpînă pe propria soartă și pe roadele muncii ei. Datorită politicii agrare juste a partidului, vastei sale munci politice și organizatorice, priceperii și hărniciei țărănimii, profunda reorganizare a producției și a relațiilor sociale la sate a fost însoțită de creșterea continuă a producției agricole.

Întreaga operă de construcție socialistă este dovada vie a faptului că partidul nostru și-a îndeplinit cu cinste rolul de forță politică conducătoare a națiunii, asigurînd întărirea

statului ca instrument al făuririi noii orînduiri, instaurarea și continua perfecționare a democrației socialiste.

În centrul întregii activități revoluționare a partidului, al operei însești de edificare socialistă se află permanent ridicarea nivelului de trai material și spiritual al poporului, satisfacerea cerințelor de viață și de bunăstare ale oamenilor muncii, împlinirea multilaterală a personalității umane. Măsurile adoptate de partid, noul program de creștere mai accelerată a bunăstării întregului popor în actualul cincinal demonstrează că politica partidului este expresia fidelă a intereselor vitale ale națiunii noastre socialiste.

Experiența transformării revoluționare a societății românești relevă însemnătatea de prim ordin a preocupării partidului pentru promovarea fermă a normelor socialiste de viață, a principiilor eticii și echității socialiste.

În anii de după Congresul al IX-lea s-au afirmat, mai puternic ca oricînd, gîndirea vie, creatoare a partidului, spiritul dinamic, capacitatea de a aborda și soluționa problemele noi ale dezvoltării economico-sociale, corespunzător necesităților de progres ale țării. Toate marile înfăptuiri pe care le-am obținut în această perioadă sînt indisolubil legate de întreaga activitate politico-organizatorică a partidului, a conducerii sale și, în mod deosebit, de contribuția decisivă a tovarășului Nicolae Ceaușescu la elaborarea și aplicarea politicii partidului.

Aflat în fruntea partidului și a statului, tovarășul Nicolae Ceaușescu a promovat și promovează un profund spirit înnoitor în întreaga viață social-politică pentru perfecționarea continuă a organizării și conducerii societății, inaugurînd perioada cea mai fertilă și mai bogată în realizări din întreaga dezvoltare postbelică a României. Prin realismul și discernămîntul științific cu care abordează problemele cruciale ale dezvoltării societății, prin temeinicia opțiunilor și cutezanța măsurilor preconizate în urma dialogului viu purtat cu țara și poporul, tovarășul Nicolae Ceaușescu are contribuții deosebite la întărirea Partidului Comunist Român și creșterea rolului său ca forță politică conducătoare a societății, la elaborarea de către conducerea partidului a celor mai valoroase soluții pentru dezvoltarea multilaterală a României socialiste, la interpretarea dialectică a fenomenelor social-politice caracteristice societății contemporane.

Este de remarcat valoarea inestimabilă a contribuției secretarului general al partidului la elaborarea Programului partidului, program care trasează direcțiile de acțiune în noua etapă de făurire a societății socialiste multilateral dezvoltate și înaintare a României spre comunism.

Prin întreaga sa activitate pe plan internațional, tovarășul Nicolae Ceaușescu militează cu fermitate și consecvență pentru întărirea prieteniei și colaborării cu toate țările socialiste, pentru dezvoltarea multilaterală a legăturilor cu statele care au pășit pe calea dezvoltării independente, cu toate țările lumii, pe temelia deplinului respect reciproc, a principiilor egalității în drepturi, independenței și suveranității naționale, neamestecului în treburile interne, ale nerecurgerii la forță și la amenințarea cu forța în raporturile dintre state și popoare, pentru instaurarea unui climat de pace și securitate în lume.

Personalitate proeminentă a națiunii noastre socialiste și a vieții politice internaționale, revoluționar și patriot înflăcărat, tovarășul Nicolae Ceaușescu se bucură de un imens prestigiu pe toate meridianele globului. Contribuțiile sale la elaborarea și promovarea politicii externe a partidului și a statului român au dus la creșterea prestigiului internațional al țării noastre, ne-au adus stima popoarelor din toate părțile lumii.

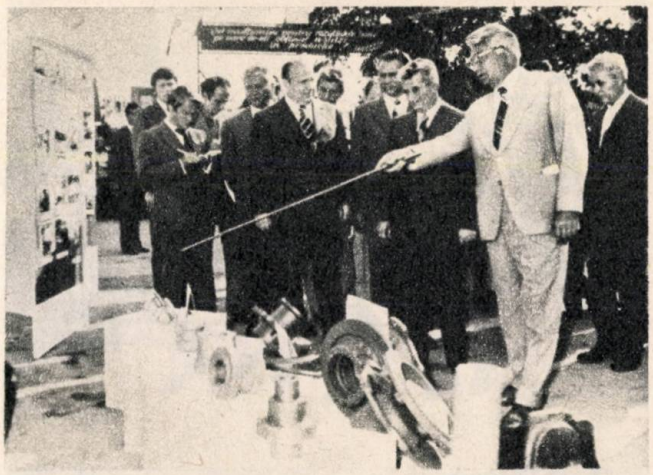
Pe conducătorul nostru iubit, omul care întruchipează chintesența virtuților acestui neam, pe comunistul care își consacră întreaga viață fericirii celor ce muncesc, triumfului cauzei socialismului și comunismului, tovarășul Nicolae Ceaușescu, comuniștii români, întregul nostru popor, îl înconjoară cu cea mai profundă dragoste și recunoștință, cu cel mai vibrant atașament, îl urmează cu credință, spre binele și fericirea națiunii noastre, spre înflorirea României socialiste.

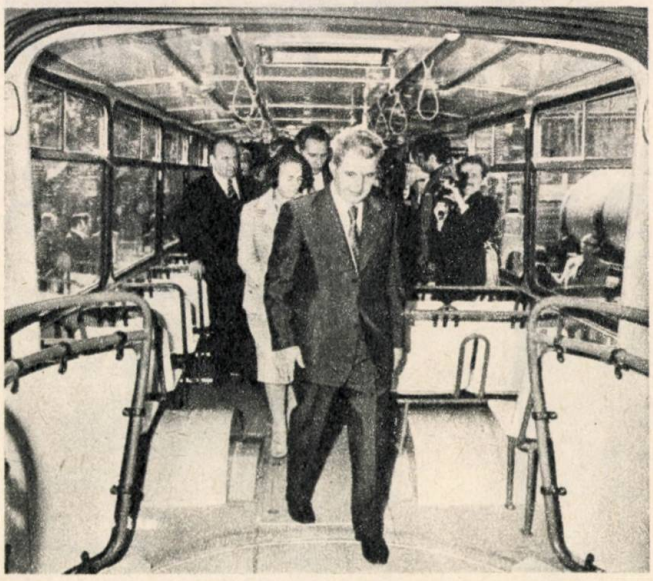
IN MIJLOCUL POPORULUI, PENTRU POPOR

Ne-am obișnuit, în cursul anilor, cu prezența în mijlocul nostru a conducătorilor partidului și statului, în frunte cu tovarășul Nicolae Ceaușescu, cu stilul consultării populare, al dezbaterii la fața locului — în uzine și pe șantiere, în institute de cercetare și pe ogoare, în noile cartiere de locuințe și în piețe, în școli și universități — a tuturor problemelor legate de mersul nostru înainte. Mereu în mijlocul oamenilor, în miezul realităților, acolo unde pulsează ritmul fierbinte al muncii, unde se proiectează și înfăptuiește viitorul, secretarul general al partidului, tovarășul Nicolae Ceaușescu, oferă tuturor exemplul viu al comunistului pentru care nu există ideal mai înalt decît slujirea intereselor vitale ale poporului, ale națiunii noastre socialiste.

Dialogul viu al secretarului general cu țara este impresionant prin amploare și mobilitate, prin știința opțiunii pentru soluția optimă și mai ales prin inepuizabilele resurse de progres puse în valoare ca urmare a acestui mod de conducere concretă. Prin prezența neobosită a secretarului general al partidului mereu acolo unde se hotărăște soarta producției, a recoltelor, acolo unde se înalță o nouă platformă industrială sau acolo unde se iau măsuri operative pentru ca munca să fie canalizată pe cele mai bune făgașe ale rodniciei, prin intransigența sa revoluționară și spiritul constructiv cu care analizează diversele probleme ale construcției socialiste se declanșează ample energii creatoare, se orientează mereu eforturile unite ale națiunii spre cele mai importante obiective economice sau sociale, se creează premise certe pentru înfăptuirea mai rapidă a generoaselor perspective de progres și bunăstare cuprinse în Programul partidului.

Indicațiile date de tovarășul





Nicolae Ceaușescu cu prilejul vizitelor de lucru, hotărîrile luate cu aceste ocazii, orientînd de fiecare dată eforturile oamenilor spre laturile calitative ale activității lor, s-au dovedit deosebit de importante pentru dezvoltarea județelor și a unor localități, pentru perfecționarea muncii în diverse domenii. În acest mod s-au desfășurat și vizitele de lucru ale tovarășului Nicolae Ceaușescu la Întreprinderea de autoturisme Pitești și la Întreprinderea de autocamioane Brașov, de unde prezentăm imaginile alăturate. Măsurile luate în cadrul acestor vizite — veritabile consfătuiri de lucru cu zeci de mii de participanți — exprimă înalta grijă a conducerii partidului nostru pentru înfăptuirea neabătută a hotărîrilor Congresului al XI-lea, a Programului de făurire a societății socialiste multilateral dezvoltate și de înaintare a României spre comunism.

Acest efort fără precedent de elaborare colectivă, într-un fertil dialog cu clasa muncitoare, cu toți oamenii muncii, a măsurilor pe plan economic și social, de analiză colectivă a felului cum merg treburile în fiecare județ sau sector de activitate ilustrează elocvent spiritul nou întronat, din inițiativa și prin exemplul personal al secretarului general al partidului, în toate compartimentele vieții sociale. Participînd nemijlocit, direct, la elaborarea deciziilor din toate sectoarele de activitate, cadrele, activul de partid își aduc o contribuție importantă la soluționarea problemelor complexe ale dezvoltării economico-sociale a țării.

LUPTA PENTRU UNITATE ȘI INDEPENDENȚĂ NAȚIONALĂ — COORDONATĂ FUNDAMENTALĂ ȘI PERMANENTĂ A ISTORIEI ROMÂNIEI

Conf. univ. dr. MIRCEA MUȘAT

Coordonată fundamentală și permanentă a istoriei României, lupta pentru unitate și independență națională a constituit idealul și năzuința secular a celor mai înaintate forțe ale societății românești, a maselor largi populare. Această luptă a însuflețit mintea și inima celor mai proeminente personalități ale poporului român. Dezvoltarea societății, progresul economic și cultural al țării, impuneau în mod imperios continuarea, pe plan superior, a actelor energice ale națiunii române de la 1859 și 1877. Această necesitate obiectivă se ridica nu numai în fața poporului român, dar și în fața altor popoare din centrul și sud-estul Europei, care, aflate sub dominația străină, nu reușiseră să-și realizeze încă state naționale.

Izbucnirea primului război mondial în vara anului 1914 a constituit o crîncenă și sîngeroasă înfruntare între marile puteri imperialiste. Războiul a precipitat cursul evenimentelor, a zguduit puternic rînduielile vechi, ascuțind la maximum contradicțiile sociale și naționale, determinînd un puternic val al luptelor popoarelor pentru eliberare socială și națională. Războiul a ridicat și în fața poporului român probleme de mare însemnătate pentru însăși soarta națiunii. După cum se știe, în momentul declanșării războiului, un mare număr de români trăiau încă în afara granițelor statului format la 1859; teritorii românești se aflau încă sub stăpînire străină. Lupta pentru unitate națională angrena toate clasele sociale și forțele politice, atît din statul național independent România cît și din provinciile subjugate.

România a participat la acest război deși țelurile ei nu coincideau cu cele ale marilor puteri imperialiste, poporul român nu a intrat în război cu intenții de cotropire și de anexiuni, ci din dorința realizării aspirațiilor sale profunde, de veacuri, spre unire.

Vestea revoluției din februarie din Rusia și prăbușirea țarismului, victoria Marii Revoluții Socialiste din Octombrie au răsunat ca un însemn înflăcărat la lupta pentru realizarea aspirațiilor de libertate și autodeterminare ale tuturor popoarelor lumii. Intensificarea luptelor de eliberare națională, înfrîngerile militare suferite de Puterile Centrale au reprezentat un factor puternic în accelerarea destrămării Imperiului austro-ungar. Un puternic ecou în conștiința popoarelor dobîndeau principiile afirmate de V.I. Lenin, în broșura publicată în septembrie 1917, sub titlul «Sarcinile proletariatului în revoluția noastră»: «În chestiunea națională, partidul proletar trebuie să susțină mai întîi proclamarea și înfăptuirea imediată a libertății depline de despărțire de Rusia pentru toate națiunile și popoarele asuprite de țarism, înglobate cu forța sau ținute cu forța în granițele statului, adică anexate»[1].

În mișcarea popoarelor pentru autodeterminare națională și înlăturarea dominației străine se încadrează și lupta poporului român. Ea a avut un caracter larg, de masă, antrenînd clasa muncitoare, țărănimea, intelectualitatea, celelalte forțe sociale și politice.

În provinciile românești din Austro-Ungaria vestea victoriei Revoluției din Rusia a trezit speranțe și a impulsionat lupta pentru eliberarea națională. Într-un vibrant articol, intitulat «Către frații ruși», ziarul «Adevărul», organul socialiștilor români din Transilvania, saluta la 26 noiembrie 1917 Revoluția din Octombrie pentru nobila idee de pace între popoare pe care o anunța, pentru afirmarea dreptului popoarelor la autodeterminare, lozincă deosebit de apropiată aspirațiilor întregii populații românești a Transilvaniei subjugate imperiului austro-ungar. «Preamăriți fiți voi, socialiștii ruși!... pentru că voi cereți ca nici o națiune să nu țină în asuprire pe alta, nici un neam să nu

fie subjugat și fiecare popor să aibă dreptul de a se conduce».

În contextul general al luptei românilor din provinciile aflate sub dominație străină, Proclamația soldaților transilvăneni din armata austro-ungară, prizonieri în Rusia, adoptată la Darnița, lîngă Kiev, la 16/29 aprilie 1917, exprimă în puține cuvinte, năzuința spre unirea românilor de pe tot întinsul vechii Dacii. După adunarea de la Darnița, zeci de mii de voluntari români din Ardeal s-au îndreptat spre România spre a se înrola în armata română și a lupta pentru idealul național.

Marile manifestații și demonstrații organizate în tot cursul anului 1918, participarea întregului popor român la cauza unirii, acțiunile inițiate de asociațiile și societățile culturale (în fruntea lor aflîndu-se intelectuali și oameni politici progresiști ca Nicolae Iorga, Barbu Ștefănescu Delavrancea, Mihail Sadoveanu, dr. I. Cantacuzino, ca și membri ai Consiliului Național Român de la Paris în frunte cu Take Ionescu, Nicolae Titulescu, Traian Vuia, Octavian Goga, Vasile Lucaciu ș.a.) exprimau actul de voință al întregii națiuni române. Așa, de exemplu, în proclamația de la Iași, din 6 octombrie 1918, adoptată la marea manifestație din Piața Unirii, se spunea: «Cerem să fim eliberați de sub jugul monarhiei austro-ungare și sîntem hotărîți să luptăm prin toate mijloacele și pe toate căile ca întreg neamul românesc să fie constituit într-un singur stat național și liber»[2]. Atitudinea națiunii române a contribuit în mod decisiv la grăbirea procesului de lichidare a unui regim despotic și agresiv, la sfărîmarea cătușelor asupririi naționale în tot imperiul austro-ungar.

Către sfîrșitul anului 1918 lupta pentru formarea statului național unitar român intra într-o nouă etapă de dezvoltare. Destrămarea monarhiei austro-ungare a accelerat lupta pentru unirea Bucovinei cu România. Atît mișcarea revoluționară democratică cît și mișcarea pentru unitate națională au acționat în același sens.

Într-un strîns paralelism se desfășoară și evenimentele din Transilvania. La 18/31 octombrie 1918 s-a constituit Consiliul Național Român Central, «ca unicul for care reprezenta voința poporului român». De altfel, pe întreg teritoriul Transilvaniei s-au format consilii naționale regionale sau locale și gărzi naționale, ca organe ale mișcării burghezo-democratice, care activau sub conducerea Consiliului Național Român.

Evenimentele din Transilvania au influențat și au grăbit, la rîndul lor, desfășurarea celor din Bucovina. La 15/28 noiembrie Congresul reprezentanților populației din Bucovina, prin hotărîrea unanimă au decis «Unirea necondiționată și pentru vecie a Bucovinei cu regatul României»[3].

Actul unirii Bucovinei cu România a fost salutat cu entuziasm de poporul român de pe întreg teritoriul țării prin numeroase manifestații, telegrame, scrisori, prin presă și recunoscut pe plan internațional. Astfel, ținuturile Țării de sus, care păstrau osemintele lui Ștefan cel Mare și ale altor voievozi români, denumite impropriu Bucovina, locuite dintotdeauna de români și alături de care în timpul stăpînirii străine se așezară și alte naționalități, ca ucrainenii, polonezi, germani, își ocupau acum locul cuvenit alături de celelalte provincii românești reunite cu patria mumă după 144 de ani de dominație străină.

În acest timp românii din Transilvania pregăteau măreața adunare de la Alba Iulia. În manifestul lansat la 7/20 noiembrie 1918 se arăta că: «mersul irezistibil al civilizațiunii omenești a scos și neamul nostru românesc din întunericul robiei la lumina conștiinței de sine... Vrem să trăim alături de celelalte națiuni ale lumii, liberi și independenți»[4].

Alba-Iulia — locul de convocare al Adunării — era pe deplin indicat pentru desfășurarea Marelui Sfat Național: era un vechi centru al Daciei romane, centrul celei dintîi uniri politice a

Poporul român la Adunarea Națională a Unirii

românilor, sub Mihai Viteazul, locul martiriului lui Horia, Cloşca şi Crişan, locul întemniţării lui Avram Iancu; era oraşul cu numeroase şi adînci semnificaţii în istoria poporului român. Cele zece zile în care s-au făcut pregătirile pentru Adunarea de la Alba Iulia au fost cele mai entuziaste, mai înfrigurate, mai emoţionante din istoria românilor din Transilvania, a întregului popor român, care aştepta ultimul act al desăvîrşirii unităţii sale statal-naţionale.

Adunările pentru alegerea deputaţilor în Marele Sfat, la care au participat muncitori, meseriaşi, intelectuali, ţărani, femei şi bărbaţi, vîrstnici şi tineri, au afirmat solidaritatea tuturor românilor în jurul celei mai mari probleme din istoria poporului, voinţa lor nestrămutată de unire. Din cele mai depărtate regiuni s-au îndreptat spre Alba Iulia zeci de mii de români, unii pornind la drum aproape imediat ce a fost comunicată data şi locul Adunării, toţi cîntînd «Deşteaptă-te române» şi purtînd steaguri tricolore. «N-avem nevoie să ne-o spunem unul altuia — scria în acele zile Ilie Cristea în ziarul «Glasul Ardealului» — e destul să ne privim în ochi pentru ca să ne convingem că ceasul a sosit. Cuvîntul, păstrat pînă acum în cutele cele mai adînci ale sufletului, se va rosti unanim, măreţ şi nestrămutat. Unirea noastră va fi indiscutabilă[5].

La 1 decembrie 1918 s-au strîns la Alba Iulia, pe Cîmpul lui Horea, peste 100 000 de oameni, muncitori, ţărani, intelectuali, meseriaşi, veniţi să consfinţească actul legic, obiectiv şi progresist, de încheiere a procesului de formare a statului naţional unitar român. La adunare erau prezenţi 1 228 de delegaţi, aleşi prin vot de cercurile electorale sau de organizaţiile politice şi de instituţiile româneşti din Transilvania, printre care oameni politici şi fruntaşi ai mişcării naţionale. Au fost prezenţi 150 de delegaţi ai social-democraţiei române, reprezentînd aproape 70 000 de muncitori organizaţi atît români cît şi maghiari, germani şi de alte naţionalităţi.

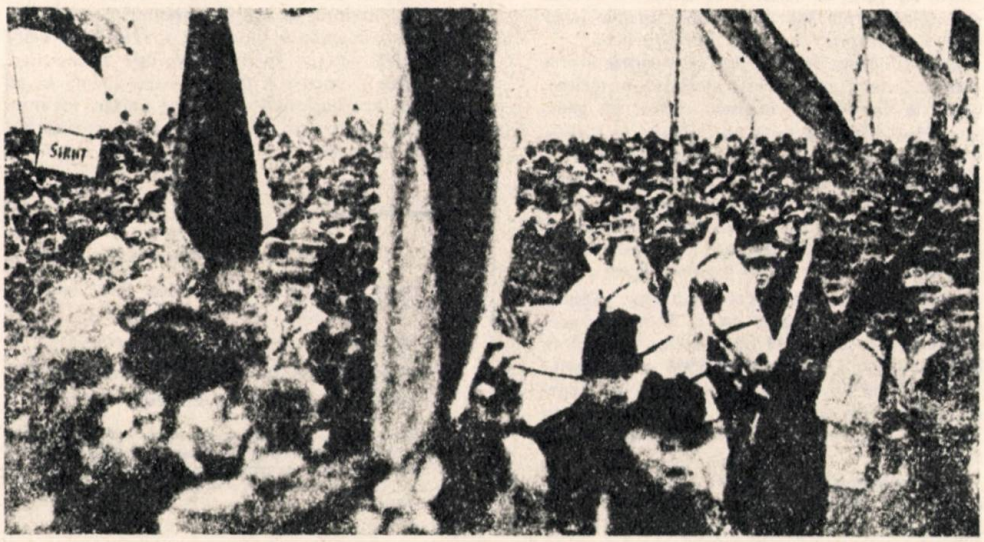
Adunarea de la 1 decembrie 1918 a adoptat istorica «Declaraţie de la Alba Iulia», prin care Marea Adunare Naţională a proclamat solemn unirea Transilvaniei şi Banatului cu România pentru toate veacurile.

Formarea statului naţional unitar român a fost opera întregului popor român. Marea Adunare populară de la Alba Iulia, care a proclamat unirea Transilvaniei cu România, uriaşele manifestări organizate de masele populare din toate provinciile româneşti au consfinţit voinţa de unire a întregii naţiuni. Unirea a fost încununarea victorioasă a luptei seculare duse de cele mai înaintate forţe ale poporului român, de cărturarii şi marii gînditori ai neamului, a voinţei întregului popor român.

Caracterul cvasiconcomitent al hotărîrilor de unire cu România ale celorlalte provincii româneşti, conţinutul identic al programelor mişcărilor revoluţionare burghezo-democratice de eliberare naţională a românilor, caracterul şi componenţa forţelor sociale participante la această luptă au ilustrat şi au dovedit unitatea de aspiraţii, comunitatea idealului naţional: desăvîrşirea statului român unitar.

Înfăptuirea marii uniri din 1918 nu a aparţinut unei singure clase sociale, unei pături sociale sau unui partid politic, ci ea a constituit scopul şi acţiunea întregii naţiuni române; pentru acest ideal au acţionat toate forţele societăţii româneşti. De aceea coordonata fundamentală a politicii externe româneşti, promovată după 1918, nu putea să fie alta decît aceea de a impune spre confirmare şi recunoaştere pe plan internaţional energicele hotărîri pe care masele populare le înfăptuiseră prin lupta lor necurmată.

România a participat la Conferinţa de Pace de la Paris, din 1918, ca ţară care făcuse în primul război mondial supreme sacrificii umane şi materiale, îşi respectase obligaţiile asumate, fapt recunoscut şi de personalităţi politice ale vieţii internaţionale. Aşadar, Conferinţa de Pace nu urma să otere României un dar, ci ea trebuia să consacre o cerinţă de bază a dreptului



popoarelor care s-au dezvăluit cu atîta putere în fața întregii lumi încît și cei mai neîmpăcați adversari ai poporului român au trebuit să înțeleagă această cerință fundamentală a istoriei. Tocmai de aceea marile puteri nu puteau ignora situația de fapt din această parte a Europei, unde pe ruinele fostelor imperii se realizaseră statele naționale unitare. Istoricul francez Pierre Renouvin în lucrarea sa «Histoire des Relations internationales», ajunge și el la concluzia că «distrugerea dublei monarhii era un fapt împlinit înainte chiar ca guvernul imperial să fi semnat, la 3 noiembrie, armistițiul de la Villa-Giusti. Această distrugere a fost realizată prin voința popoarelor... Conferința de pace nu face altceva decît să înregistreze rezultatele obținute». Asupra conținutului tratatelor de pace își vor pune amprenta aceste realități, expresie a voinței și luptei revoluționare a popoarelor de realizare a statelor naționale unitare.

Programul Conferinței de Pace, convocată pentru începutul anului 1919 la Paris, întrecea ca importanță pentru popoare toate congresele și conferințele din trecut. Pacea urma, în interesul tuturor, să împiedice orice posibilitate de acces la o hegemonie politică, economică sau militară, să pună în aplicare principiile de autodeterminare națională, să recunoască statele nou constituite. În același timp, Conferința trebuia să refacă harta Europei, conform voinței popoarelor, în așa fel ca nici o națiune sau părți importante ale aceleiași națiuni să nu mai fie incorporate unui stat străin prin încălcarea flagrantă a voinței acestor popoare. Conferința Păcii se găsea în situația de a constata sfîrșitul marilor imperii, a căror prezență era materialiceşte imposibil de a mai fi conservată și ai căror moștenitori erau în general recunoscuți: Cehoslovacia, Polonia, România, Iugoslavia, Austria și Ungaria. Misiunea Conferinței era, astfel, redusă la fixarea detaliilor frontierelor, care practic fuseseră trasate prin lupta și voința maselor populare. «De fapt — așa cum aprecia istoricul american J.A.S. Grenvile — aliații și Statele Unite au venit la Paris ca să confirme statele noi, succesorale ale imperiului austro-ungar care s-a prăbușit în urma înfrîngerii.»

Însă, din cauza deosebirilor de interese dintre marile puteri, care aveau cuvîntul hotărîtor, lucrările Conferinței înaintau destul de greu, justificînd expresia unui participant la Conferință, care declara că «este mai ușor să distrugi decît să clădești». După mai bine de 5 luni, tratatul de la Versailles a fost semnat la 28 iunie, în sala oglinzilor din istoricul palat al «Regelui Soare», de către reprezentanții puterilor aliate și asociate și ai Germaniei învinse. Acest tratat a constituit baza și cadrul tratatelor speciale ce i-au urmat: tratatul de la Saint-Germain din 10 septembrie 1919 cu Austria; tratatul de la Neuilly din 27 septembrie 1919 cu Bulgaria; tratatul de la Trianon din 4 iunie 1920 cu Ungaria; tratatul de la Sevres din 10 august 1920 cu Turcia și tratatul de la Paris din 28 octombrie 1920.

Tratatele de pace încheiate în anii 1919—1920 consfințeau voința popoarelor de a-și făuri state naționale sau de a-și desăvîrși unitatea de stat, așa cum au fost România, Polonia, Iugoslavia și Cehoslovacia.

Perioada anilor 1918—1921, ani de luptă eroică a poporului român pentru afirmarea lui ca națiune independentă și suverană, s-a încheiat cu recunoașterea internațională a hotărîrilor luate prin voința unanimă a maselor populare, de unire a tuturor teritoriilor românești într-un singur stat național.

În perspectiva istoriei, marile înfăptuiri ale poporului român, realizate în 1918 și confirmarea lor prin hotărîrile Conferinței de Pace, pun și mai mult în evidență faptul că România nu a făcut parte din rîndul profitorilor unei păci realizate prin bunăvoința învingătorilor sau a cîștigătorilor, aduse de hazardul biruinței într-un război, ci a fost expresia vie, dinamică, a acțiunii hotărîte a națiunii române, a aspirațiilor de veacuri ale unui popor hotărît să trăiască unit, liber și independent în vatra strămoșească unde s-a zămislit. Aceste coordonate de afirmare, de apărare a unității și integrității țării, de păstrare a independenței și suveranității naționale, care se identificau cu idealurile poporului român, au jalonat direcțiile politicii externe române din perioada interbelică, cu toate limitele care au caracterizat interesele de clasă ale cercurilor burgheziei și moșierimii.

Istoria demonstrează deci că formarea statului național unitar nu a fost rezultatul unui eveniment de conjunctură. Relevînd împrejurările istorice ale desăvîrșirii acestui proces tovarășul Nicolae Ceaușescu arăta: **«Alcătuirea statului român național și unitar nu este deci un dar, rezultatul unor conferințe internaționale, ci rodul luptei neobosite duse de cele mai înaintate forțe ale societății, de masele largi populare pentru unire, produsul legic al dezvoltării istorice, sociale și naționale a poporului român»**[6]. Conferința de pace de la Paris n-a făcut decît să consfințească o situație de fapt, creată de lupta poporului român.

Înfăptuirea unității statului român a realizat cadrul național și social-economic pentru dezvoltarea României moderne, a avut o înrîurire pozitivă asupra întregii evoluții economice, politice și sociale a țării, pentru afirmarea pe arena internațională ca un stat unitar, suveran, animat de dorința menținerii păcii și colaborării între popoare.

---

[1] V.I. Lenin, Opere complete, Editura politică, București.

[2] Marea unire de la 1 decembrie 1918, București, 1934, p. 25.

[3] «Glasul Bucovinei» anul I, nr. 13 din 28 noiembrie 1918.

[4] «Românul», anul VII, nr. 11, 8/21 noiembrie 1918.

[5] «Glasul Ardealului», 17/30 noiembrie 1913.

[6] Nicolae Ceaușescu, Expunere cu privire la activitatea politico-ideologică și cultural-educativă de formare a omului nou, constructor conștient și devotat al societății socialiste multilateral dezvoltate și al comunismului în România, București, 1976, p. 18.

INDUSTRIALIZAREA SOCIALISTĂ — FACTOR PRIMORDIAL AL PROGRESULUI ECONOMIC ȘI SOCIAL AL ȚĂRII

Prof. univ. dr. Mihai PĂRĂLUȚĂ

Naționalizarea principalelor mijloace de producție cu trei decenii în urmă, la 11 iunie 1948, a marcat un moment crucial în crearea premiselor economice necesare pentru făurirea relațiilor de producție socialiste, înfăptuirea programului de industrializare socialistă a țării, a deschis cîmp larg acțiunii legilor economice specifice noii orînduiri, a pus bazele dezvoltării planificate a forțelor de producție. «Naționalizarea industriei, băncilor, transporturilor și comerțului — se arată în Programul partidului — a dus la lichidarea proprietății capitaliste asupra mijloacelor de producție, la crearea în economie a proprietății socialiste a întregului popor, marcînd în fapt începutul făuririi societății socialiste în România».

Industrializare socialistă a constituit și constituie una din problemele fundamentale ale strategiei Partidului Comunist Român de dezvoltare economico-socială a țării, de făurire a societății socialiste multilateral dezvoltate. Industrializarea țării pe baza cuceririlor revoluției tehnico-științifice contemporane, punerea în valoare, cu maximum de eficiență, a resurselor și posibilităților interne, reprezenta, imediat după instaurarea puterii democrat-populare și trecerea la edificarea orînduirii socialiste, o necesitate obiectivă pentru lichidarea grabnică a înapoierii economice moștenite de la România burghezo-moșierească, pentru crearea și dezvoltarea bazei tehnico-materiale a societății socialiste — temelia creșterii bunăstării materiale și spirituale a întregului popor.

Subliniind necesitatea industrializării socialiste a țării, tovarășul Nicolae Ceaușescu, în raportul prezentat la Conferința Națională a Partidului Comunist Român din decembrie 1967, arăta: «Pornind de la concepția materialistă care arată că factorul hotărîtor al progresului social, al înfloririi economiei naționale și ridicării nivelului de trai al populației îl constituie dezvoltarea susținută a forțelor de producție, partidul nostru a concentrat toate eforturile în direcția industrializării socialiste a țării». Astfel, P.C.R. a optat cu fermitate pentru considerarea industrializării ca o componentă centrală a politicii sale economice, de construire a bazei tehnico-materiale a noii societăți, de întărire și dezvoltare continuă a proprietății sociale, ca fundament al progresului multilateral al întregii economii, ca o condiție de bază pentru asigurarea independenței și suveranității naționale.

În măreața operă de edificare a societății socialiste în țara noastră, Partidul Comunist Român, ca partid de guvernămînt, a acționat ca un exponent fidel al intereselor vitale ale poporului, punînd pe prim plan dezvoltarea forțelor de producție, promovarea consecventă a industrializării.

După cum se știe, industrializarea socialistă a constituit coordonata fundamentală a întregii dezvoltări economice a partidului și statului nostru în toate etapele construcției socialiste. Drept urmare, planurile cincinale 1951–1955, 1956–1960, 1961–

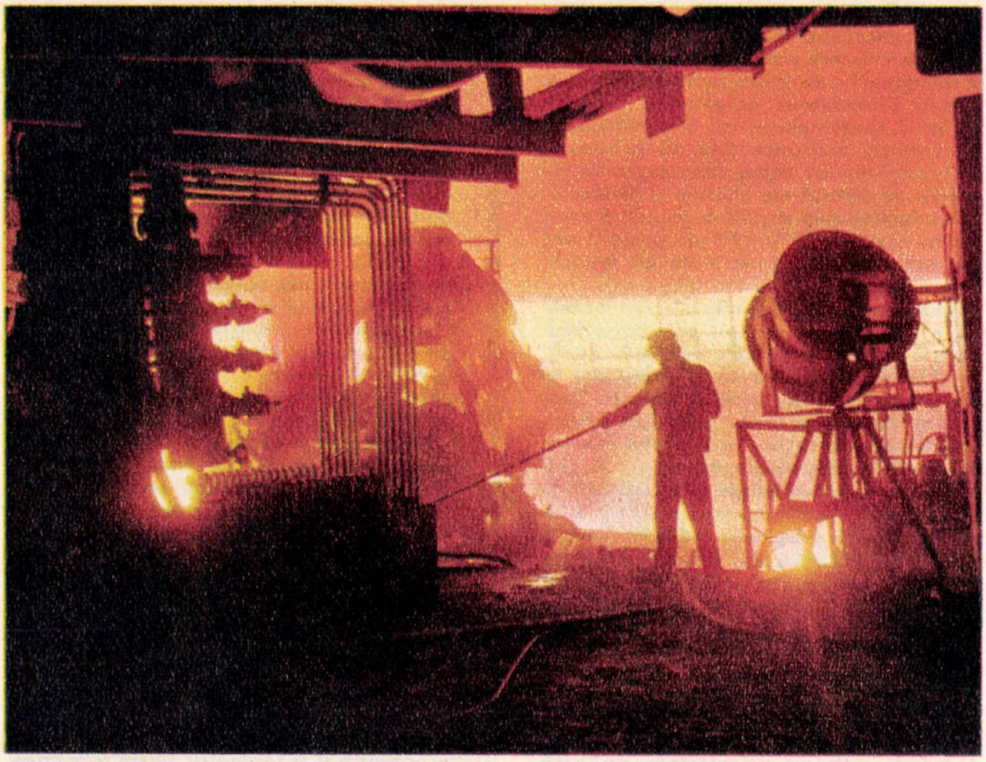
1965 au asigurat crearea bazei tehnico-materiale a societății în industrie și agricultură, transformarea industriei în ramură conducătoare a economiei naționale.

Congresul al IX-lea al P.C.R. a marcat un moment de cotitură în orientarea politicii de industrializare socialistă a țării spre laturile calitative, intensive, spre modernizarea tuturor ramurilor economiei naționale în pas cu cerințele revoluției tehnico-științifice contemporane, spre valorificarea cu maximum de eficiență a potențialului material și uman de care dispune țara noastră, prin creșterea competitivității produselor industriale românești pe piața mondială.

Cincinalul 1966—1970 a consolidat procesul de făurire a bazei tehnico-materiale, încheindu-se astfel o etapă importantă a procesului de industrializare socialistă a țării. Congresul al X-lea al P.C.R. a apreciat că s-au creat condițiile necesare pentru trecerea la o etapă nouă a dezvoltării țării, făurirea economiei societății socialiste multilateral dezvoltate, care se va întinde pe cîteva cincinale. Planul cincinal 1971—1975 a asigurat o puternică dezvoltare a forțelor de producție pe întreg teritoriul țării, diminuarea decalajelor economice și tehnologice dintre țara noastră și țările dezvoltate din punct de vedere economic, continuarea fermă a politicii de industrializare socialistă a țării.

Partidul nostru a așezat la temelia industrializării țării dezvoltarea cu prioritate a ramurilor de bază ale industriei — construcțiile de mașini, metalurgia, chimia, energia electrică — factor decisiv în folosirea rațională a resurselor naturale și a forței de muncă, în dezvoltarea echilibrată, proporțională, a tuturor ramurilor producției materiale, în promovarea pe scară largă a cuceririlor științei și tehnicii în întreaga economie, în înzestrarea agriculturii cu mașini, instalații, unelte, produse finite, pentru crearea unei agriculturi moderne, intensive, pentru sporirea producției și productivității sociale a muncii. Planul cincinal 1976—1980, în curs de realizare, asigură creșterea și modernizarea continuă a industriei și agriculturii, a celorlalte ramuri ale economiei naționale, ridicarea României pe o treaptă superioară de dezvoltare, parcurgerea unei părți însemnate a drumului de făurire a societății socialiste multilateral dezvoltate. Subordonarea întregii politici de industrializare socialistă a țării, în toate etapele construcției socialiste, creșterii continue a nivelului de trai al poporului constituie o trăsătură definitorie a strategiei Partidului Comunist Român de dezvoltare a forțelor de producție.

Întreaga operă de industrializare socialistă a țării s-a desfășurat în condițiile mobilizării la maximum a efortului propriu, a resurselor materiale și umane de care dispune economia națională. Dezvol-



tarea și modernizarea bazei tehnico-materiale, creșterea continuă a avuției naționale ca premisă pentru sporirea nivelului de trai al poporului, asigurarea unor ritmuri înalte de creștere a producției industriale, presupun înfăptuirea sistematică a unui amplu program de investiții. Sub imperativul acestei necesități vitale, partidul nostru a situat în centrul politicii de industrializare alocarea unei părți importante din venitul național pentru fondul național de dezvoltare economico-socială.

Rata înaltă de acumulare este astăzi o cerință de importanță majoră pentru dezvoltarea economică a oricărei țări.

Este meritul P.C.R., al secretarului general al partidului, tovarășul Nicolae Ceaușescu, care a sesizat cu peste un deceniu în urmă necesitatea stringentă pentru țara noastră de a stabili o rată înaltă a acumulării, care să asigure creșterea accelerată a forțelor de producție, apropierea de nivelul țărilor dezvoltate din punct de vedere economic, ridicarea bunăstării poporului.

Dimensionarea optimă, judicioasă a fondului de acumulare și consum — problemă crucială a programului economic al societății noastre — își găsește reflectarea deplină în planurile cincinale 1966-1970, 1971–1975, 1976–1980.

În cincinalul actual se prevede ca 66—67% din venitul național să fie destinat fondului de consum, iar 33—34% pentru fondul de dezvoltare. «Această proporție — arată tovarășul Nicolae Ceaușescu în raportul prezentat la Congresul al XI-lea al P.C.R. — va asigura progresul continuu al forțelor de producție, dezvoltarea susținută și multilaterală a activității economico-sociale și, totodată, sporirea veniturilor oamenilor muncii, creșterea generală a nivelului de trai material și spiritual al întregului popor».

Realizările obținute de poporul nostru sub conducerea partidului, în cele trei decenii de dezvoltare planificată a economiei naționale, au confirmat pe deplin viabilitatea politicii de industrializare socialistă, creșterea în ritmuri susținute a industriei românești, a asigurat dinamismul întregii economii naționale și a repartizării teritoriale a forțelor de producție, utilizarea tot mai eficientă a resurselor materiale și a forței de muncă. Dispunem în prezent de o bază modernă în toate ramurile producției materiale și în primul rînd în industrie; circa 58% din totalul fondurilor fixe din industrie, au o vechime de sub 6 ani, iar sub 11 ani peste 85%.

România s-a situat în ultimele decenii printre țările din lume cu ritmurile de dezvoltare cele mai ridicate. Față de media mondială de 6,1% în perioada 1953–1975, producția industrială a crescut în țara noastră cu 12,2%. În anii construcției socialiste, producția industrială a crescut de circa 30 de ori. Volumul produsului social și al venitului național este în prezent de

peste 10 ori mai mare în comparație cu nivelul antebelic. Cele mai ridicate ritmuri de creștere s-au obținut în ramurile și subramurile de importanță hotărîtoare pentru promovarea progresului tehnico-științific contemporan ca, electrotehnica, electronica, mecanica fină, în producția de mașini-unelte, utilaj tehnologic, în ramurile de sinteză ale chimiei și altele.

Productivitatea socială a muncii a crescut în perioada 1950–1976 de peste 7 ori, iar venitul național, la 1 000 lei fonduri fixe, s-a dublat.

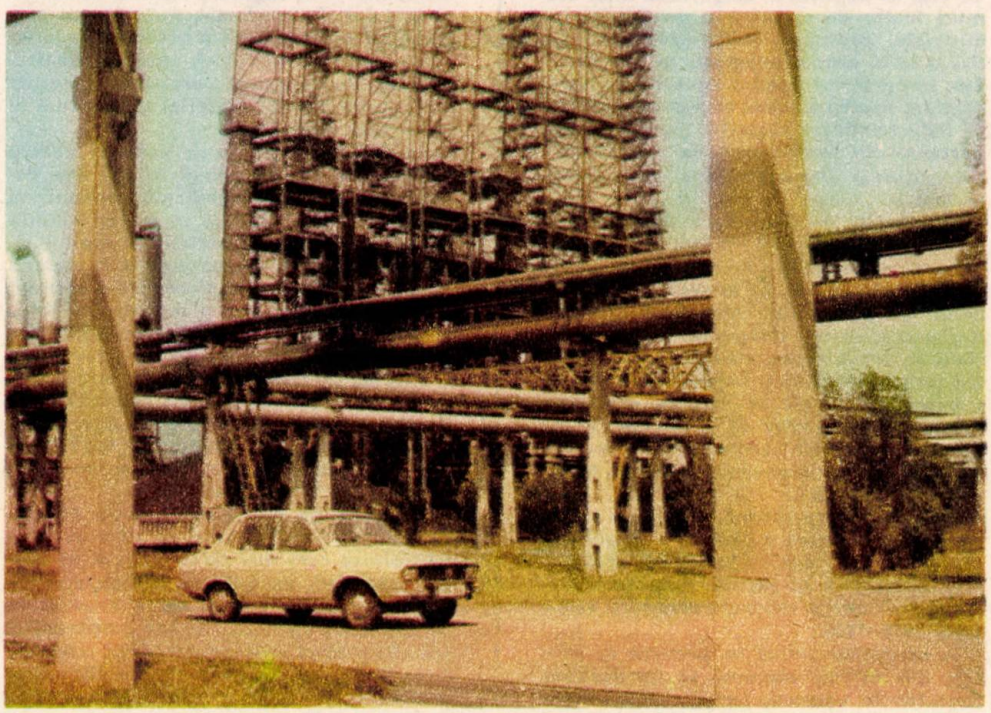
Ponderea oamenilor muncii care lucrează în industrie, în totalul populației ocupate, a crescut de la 9,2% în 1938 la 31,4% în 1976. S-a schimbat locul României în diviziunea internațională a muncii. Produsele industriale dețin ponderea principală în volumul total al exportului nostru; industria constructoare de mașini și chimia — ramuri de vîrf ale progresului tehnico-științific contemporan — dețin aproape 50% din valoarea produselor exportate. În ultimii zece ani ritmul de creștere a volumului comerțului exterior este superior creșterii producției industriale și a venitului național. Astfel România s-a apropiat de structura comerțului exterior al țărilor industrializate.

Ca urmare a aplicării cu fermitate a politicii de industrializare socialistă, România s-a transformat în decurs de 30 de ani de la naționalizarea principalelor mijloace de producție, dintr-o țară cu un pronunțat caracter agrar, cu o industrie slab dezvoltată și o agricultură înapoiată, într-o țară industrial-agrară, cu o industrie puternică, în plină dezvoltare, organizată pe baza cuceririlor științei și tehnicii moderne și cu o agricultură socialistă în plin proces de modernizare.

Concomitent cu înfăptuirea programului de industrializare socialistă a țării și creșterea continuă a venitului național, a avut loc ridicarea necontenită a nivelului de trai. Astfel, în perioada 1950–1976 fondul de consum a crescut de peste 5 ori, veniturile reale ale populației pe locuitor de aproape 4 ori, vînzările de mărfuri prin comerțul socialist de peste 11 ori.

Majorarea retribuției nete reale cu circa 30% în actualul cincinal își are temelia în rezultatele obținute de poporul român sub conducerea Partidului Comunist Român în industrializarea țării.

Realizarea și depășirea cu circa 150 miliarde lei a producției industriale prevăzută în actualul cincinal, accelerarea ritmului de creștere a productivității sociale a muncii și accentuarea laturilor calitative ale dezvoltării economice, sporirea aportului științei și cercetării proprii la creșterea economică, intensificarea participării economiei noastre și în primul rînd a industriei la circuitul economic mondial, va permite parcurgerea unei etape importante pe calea făuririi societății socialiste multilateral dezvoltate, lichidarea și atenuarea treptată a decalajelor economice și tehnologice dintre țara noastră și țările industrializate. Toate acestea vor contribui la afirmarea superiorității socialismului în lume.



"LABORATORUL" AUTOTURISMULUI ROMÂNESC

Datele și faptele celor 20 de ani de construcție a autoturismelor de teren, la Cîmpulung Muscel, precum și ale celor 10 ani de producție a autoturismelor de oraș, pe platforma Colibași-Pitești, ne oferă suficiente elemente pentru a alcătui o monografie a gîndirii românești în acest domeniu. Progresele pe care le înregistrăm în fabricarea autoturismelor își au izvorul în politica fermă a partidului nostru pentru industrializarea socialistă a țării, în rezultatele remarcabile obținute în opera de edificare a societății socialiste multilateral dezvoltate și înaintare a României spre comunism.

Iscusința constructorilor români de autoturisme are deja certificatul maturității. Dar imaginea acestei munci stăruitoare capătă noi dimensiuni atunci cînd pătrunzi în laboratorul unde gîndirea inginerească creează și promovează noul în construcția de autoturisme. Spunem acest lucru nu dintr-o complezență față de cei peste 400 de lucrători ai Institutului de cercetări și proiectări pentru autoturisme din Pitești ci, în primul rînd, pentru a respecta un adevăr. Deoarece, înainte de a coborî de pe banda de montaj pentru a merge pe propriile roți, autoturismul a «trecut» prin laboratoarele de proiectare, cercetare și încercări ale acestui institut.

Creat în 1974, institutul nostru — ne relatează tov. ing. Marin Mitrache, director adjunct — asigură cercetarea și proiectarea pentru autoturismele de oraș și de teren, evoluția producției curente și menținerea acesteia la un nivel competitiv, corespunzător reglementărilor interne și internaționale. Execută încercări de prototipuri, ansamble și subansamble pentru autoturisme și îndeplinește rolul de constructor șef pentru problemele curente la cele două întreprinderi constructoare de autoturisme din Pitești și respectiv Cîmpulung Mus-

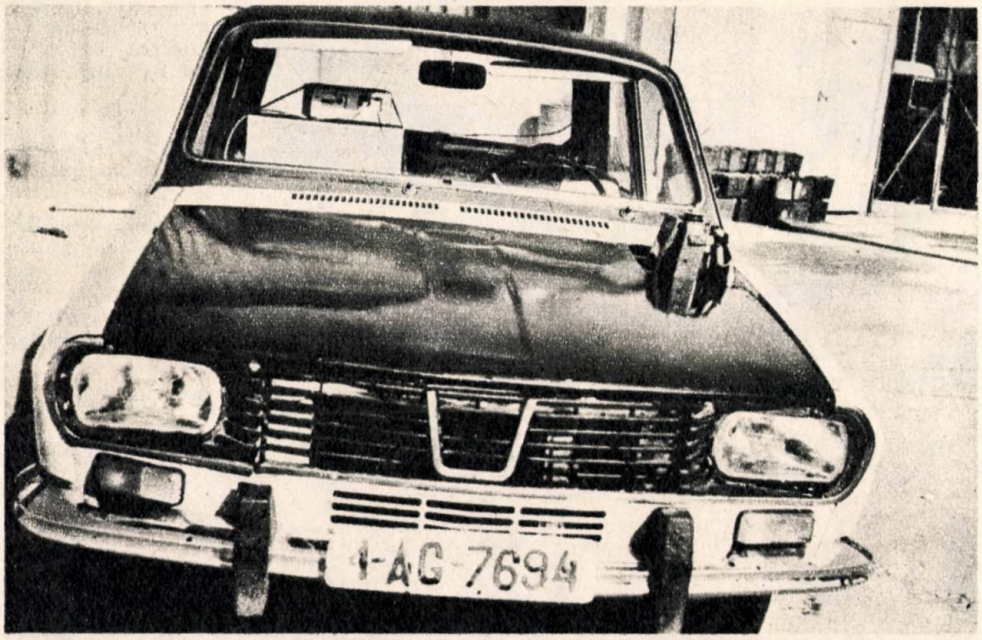
Tehnicianul Petre Bărbulescu prezintă ing. Marin Mitrache două din soluțiile posibile, din care să fie reținută varianta cea mai eficientă, pentru a permite tractarea și, respectiv, remorcarea autoturismului Dacia. O soluție ce este așteptată de mult timp de automobiliști.

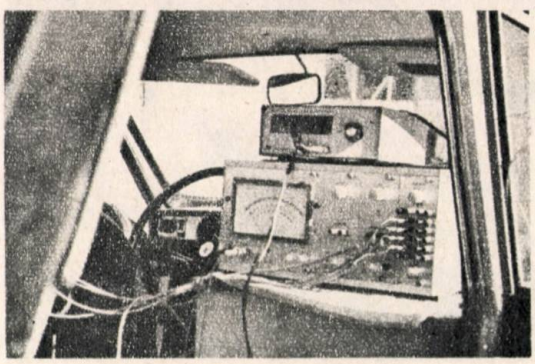
cei, unde funcționează o filială a institutului.

— Cu ce-am început? Prin a ne crea o bază materială cu care să asigurăm încercarea și omologarea pieselor sau a subansamblelor ce au fost asimilate la autoturismul Dacia 1300. În acest scop au fost proiectate și executate, în majoritatea cazurilor cu forțe proprii, peste 120 de utilaje și mijloace de testare și încercare. Pe parcursul anilor, însă, dotarea institutului s-a îmbunătățit în mod simțitor, fapt impus de diversificarea producției de autoturisme, pornindu-se de la modelele de bază. Este cunoscut deja că Întreprinderea de autoturisme Pitești a produs mai multe variante, cum sînt: Dacia 1300 Break; 1300 L; 1300 LS; 1301; 1302 (autocamionetă) și autosanitara, iar Întreprinderea Mecanică Muscel a realizat modelele 241, 242 și 243 care derivă din familia ARO 240.

Pe oamenii care gîndesc soluțiile constructive adecvate pentru ca autoturismul nostru să fie cît mai silențios, mai confortabil și mai competitiv pe piața internă și cea internațională, i-am întîlnit, întîmplător, într-o ședință operativă consacrată urgențelor impuse de producție. Măsurile adoptate pe loc vizau, în principal: stabilirea și verificarea cablajelor pentru modificările cerute de beneficiarul extern din R.F. Germania; precizarea punctelor de ranforsare în vederea fixării unei centuri de siguranță, pe Dacia 1300 și Break, pentru al cincilea loc din mașină, așa cum a solicitat un alt beneficiar extern; devansarea termenului pentru unele soluții constructive care trebuie să fie omologate cît mai urgent etc.

După cum am înțeles mai tîrziu, astfel de «urgențe», solicitate de producția de serie, de diversele dotări suplimentare cerute de beneficiarii externi, fac parte din problemele cotidiene care confruntă acest inimos colectiv. Activitatea de bază a institutului este de a promova în permanență noul în construcția de autoturisme, de a proiecta și asimila ansamble și suban-

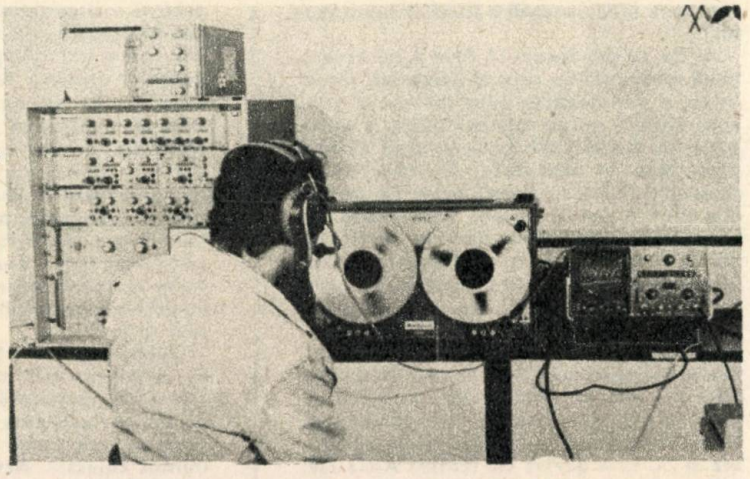


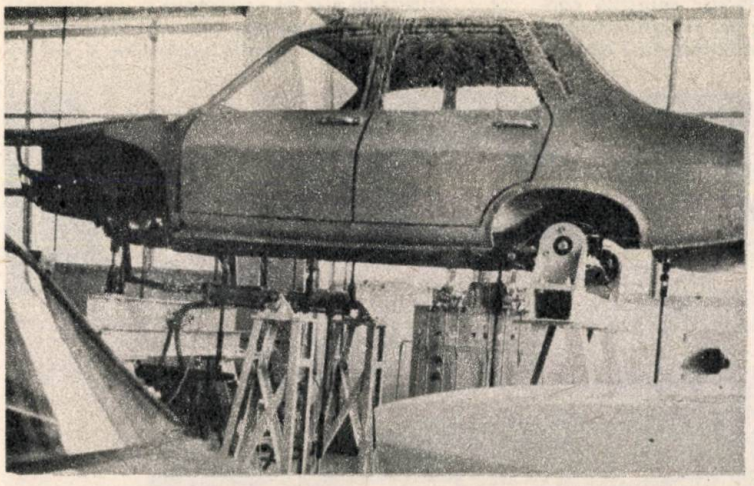


Autoturismul purtător al aparaturii electronice de înregistrare...

...Și o «vedere» din interior a aparaturii electronice care înregistrează, pe bandă magnetică, eforturile din suspensie și caroserie pe diverse categorii de drumuri, în scopul reproducerii lor pe bancul de încercări complexe.

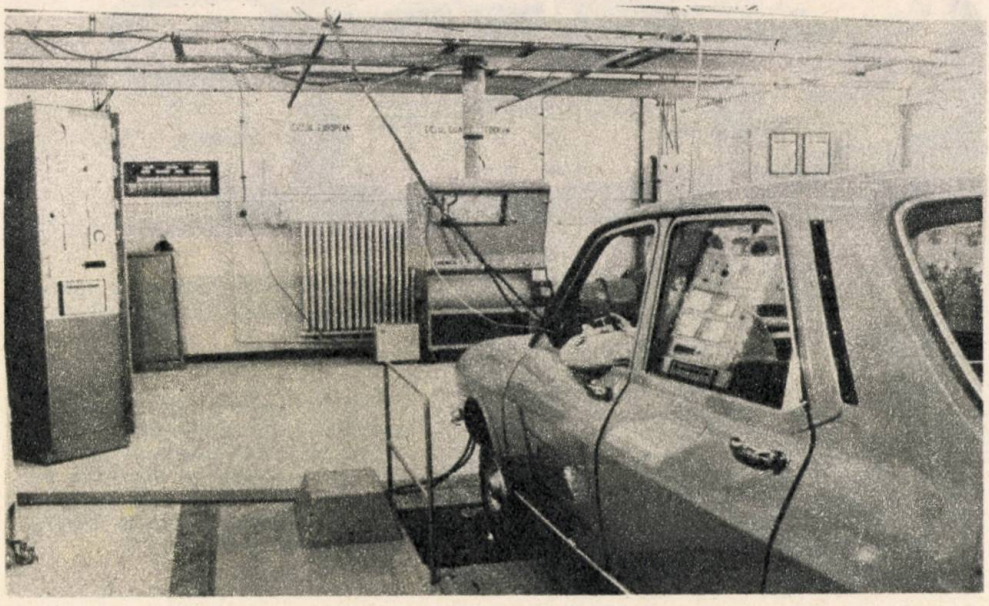
Prelucrarea la bancul de încercări complexe a datelor înregistrate pe teren în vederea stabilirii ciclului de încercare pentru diverse piese și subansamble





Reproducerea eforturilor caroseriei, din timpul exploatării, în laborator, cu ajutorul bancului Budd.

Autoturismul Dacia în laboratorul de poluare unde sînt verificate noxele în raport cu limitele «normelor europene».



samble care dau noi valențe autoturismului românesc.

Chiar dacă nu totul este la nivelul la care s-a ajuns pe plan mondial, în domeniul cercetării și proiectării de autoturisme, meritul colectivului de ingineri și tehnicieni este deosebit de mare atît în ceea ce privește utilarea laboratoarelor și bancurilor de încercări prin autodotare, cît și în valorificarea, pe un plan superior, a inteligenței românești în construcția de autoturisme. Aici s-au testat și omologat tot ceea ce s-a realizat nou pentru autoturismele românești de către Întreprinderea de autoturisme din Pitești și de celelalte întreprinderi din țară care concură la produsul finit — autoturismul Dacia.

Fiecare dintre noi, automobiliștii, sîntem satisfăcuți că mașina personală, Dacia 1300, se comportă bine chiar după 6—7 ani de folosință, că motorul ei are încă «viață», deși se apropie de 150 000 km parcurși. Asemenea performanțe nu pot fi, însă, o surpriză pentru specialiștii institutului. Testările în laborator sau la bancurile de încercări sînt mult mai dure decît proba șoselei. Așa, de pildă, testarea motorului însumează minimum 500 ore de funcționare la regim maxim, pentru promovarea unor soluții sau schimbări de tehnologie.

Organele transmisiei (ambreiajul, cutia de viteze și cuplajele transmisiei) se pare că sînt cele mai «chinuite». În încercările de laborator. Inginerul Constantin Crîșman, șeful laboratorului transmisii, ne relatează că mecanismul de cuplare-decuplare și discul de fricțiune ale ambreiajului sînt supuse la încercări de ordinul zecilor de milioane de cicluri (acționări), iar tot ansamblul ambreiajului se încearcă pe un alt stand unde se fac peste un milion de ambreieri și debreieri în condiții de sarcină (cuplu + turație), cît mai aproape de situațiile întîlnite în exploatare pentru un parcurs de circa 150 000 km.

Tot în astfel de condiții, care le simulează pe cele din timpul exploatării, se încearcă și cutia de viteze. La standul de sincronizatoare, de pildă, se execută un număr impresionant de cicluri de schimbări ale treptelor de viteză:

— 100 000 de secvențe de manevrări din treapta I în a II-a și invers;

— 150 000 de secvențe de treceri din treapta a II-a în a III-a și invers;

— 150 000 de secvențe de treceri din treapta a III-a în a IV-a și invers.

Cuplajele transmisiei sînt supuse, de asemenea, unor severe încercări: 500 ore de funcționare, în condiții asemănătoare cu cele din timpul exploatării.

Ținuta de drum, întregul ansamblu de suspensie ale autoturismelor Dacia ocupă un loc prioritar în activitatea institutului. Laboratorul de cercetare care studiază aceste probleme beneficiază de o aparatură modernă, de utilaje cu care se poate încerca, în cele mai bune condiții, comportarea mașinii pe șosea. Bancul electronic de încercări complexe — ne spune ing. Gheorghe Druță, șeful laboratorului — are o mare importanță pentru noi. Putem afla cu exactitate cum se comportă Dacia 1300 pe o porțiune de drum, ca de exemplu Sinaia — Cota 1400 sau Pitești — Brașov, întrucît această instalație electronică ne dezvăluie întregul «dialog» al autoturismului cu drumul respectiv. Cum obținem acest lucru? Cu ajutorul unei aparaturi electronice, montată special pe o Dacie 1300 a institutului, înregistrăm, pe bandă magnetică, toate reacțiile suspensiei pe porțiunea de drum parcursă. Banda pe care s-au făcut înregistrările este «descifrată» de bancul electronic de probe complexe, care redă, aidoma, aspectele legate de influența drumului asupra suspensiei, confortului, solicitărilor dinamice din autoturism.

O caroserie suspendată pe un alt banc de încercări ne reține atenția prin mișcările neuniforme la care este supusă. Din explicațiile primite aflăm că «jucăria» care ne-a adus în jurul ei este un banc de probe și încercări ale caroseriei de tip Budd, conceput de ing. Eugen Mandache și realizat în întregime în țară, inclusiv partea electronică

...Tîrziu de tot, cînd stressul unei munci, mereu încordate, a intrat în amorțelile serii, directorul adjunct al institutului lasă laboratoarele și atelierul revenind din nou în biroul său. La masa lui de lucru se conturau, pentru ziua următoare, alte «urgențe», alte «priorități».

Dialogul nostru început la laboratoarele și atelierele institutului se apropia de sfîrșit.

— Dacă doriți să mai aflați și alte lucruri, puteți să mă întrebați acum, pentru că eu nu mă grăbesc! Invitația a fost binevenită, mai bine spus ne-a scos din încurcătură, întrucît abuzasem cam mult de amabilitatea acestui om.

— Începînd din acest an, autoturismele Dacia 1300 sînt echipate cu un carburator mai economic. Ce ne puteți spune despre acest carburator?

— Carburatorul 32 IRMA, pentru că despre acesta este vorba, este rodul unei colaborări fructuoase cu CARFIL Brașov. După un an și jumătate de cercetări și încercări am reușit să aducem unele îmbunătățiri carburatorului omologat inițial (32 IRM). Aceste ameliorări s-au concretizat într-un consum mai mic de carburant, cu 10 la sută, într-o reducere a noxelor poluante, fără a diminua cu nimic performanțele motorului.

— Am dedus că cercetările institutului nu se rezumă numai la autoturismele ce se fabrică în prezent. Ele vizează și perspectiva unui nou model?

— Nu pot să spun că studiile și cercetările pentru noi modele de autoturisme nu sînt în preocupările institutului. Dar, vă

întreb eu, pe dumneavoastră, cunoașteți vreun constructor de automobile care să-și fi dezvăluit aceste cercetări, înainte de a realiza prototipul respectiv și de a-l omologa?

— Nu! Nu este la modă. Institutul dv. colaborează cu foarte multe întreprinderi și instituții din țară. Puteți să enumerați cîteva din ele?

— În primul rînd colaborăm cu Întreprinderea de autoturisme Pitești, cu Întreprinderea Mecanică din Cîmpulung Muscel și cu cele peste 80 de întreprinderi furnizoare de piese și subansamble pentru autoturismele Dacia și ARO.

Colaborăm, de asemenea, cu toate institutele de învățămînt superior care au catedre de automobile sau de autovehicule rutiere, cu unele institute de profil departamental, cu I.C.P.T.-Brașov și I.N.M.T.-București.

— Puteți să faceți vreo legătură între încercările de laborator și condițiile de maximă solicitare a autoturismului în competițiile automobilistice?

— Răspunsul este afirmativ. Am fost și rămîn în continuare partizanul încercărilor în condițiile de maximă solicitare a unor soluții constructive. Este și aceasta o formă de verificare a unor ansamble pentru producția de serie.

După cum cunoașteți, institutul nostru are o Dacie 1300 care participă în competițiile automobilistice, la grupa II, cu rezultate bune. (Este vorba de mașina pe care aleargă N. Grigoraș și A. Bellu în cadrul echipei I.A.P. Dacia — n.n.)

...A doua zi, dis-de-dimineață eram din nou în «laboratorul» autoturismului românesc. Însă directorul adjunct al acestuia fusese și mai harnic. «Urgențele» și «prioritățile» erau de acum date în lucru. Să le urăm succes deplin în rezolvarea lor!

VASILE DOCHIA

De curînd, la o parte din autoturismele Dacia s-a introdus reglarea mecanică, de la postul de conducere, a poziției farurilor. Încă «un control» este binevenit de fiecare dată.

AUTOMOBIL CLUBUL ROMÂN

ASOCIAȚIA NOASTRĂ — TOT MAI CUPRINZĂTOARE, TOT MAI PUTERNICĂ

NEAGU COSMA, prim-vicepreședinte al A.C.R.

La începutul lunii aprilie 1977, s-a împlinit un deceniu de la reconstituirea Automobil Clubului Român. În acest interval de timp, asociația noastră a parcurs o etapă fructuoasă marcată prin lărgirea necontenită a rîndurilor sale, prin definirea unui profil propriu, printr-o permanentă consolidare organizatorică. Recomandată prin însuși statutul său ca o organizație de masă largă și reprezentativă, asociația automobiliștilor români numără la ora actuală aproape 200 000 de membri, proveniți din rîndurile mînuitorilor volanului, ale motocicliștilor, ale simpatizanților automobilismului.

Personalitatea și locul pe care îl are Automobil Clubul Român în ansamblul societății noastre au fost subliniate cu pregnanță în caldul și însuflețitorul mesaj adresat de tovarășul Nicolae Ceaușescu Conferinței pe țară a asociației din anul 1974. Acționînd într-un domeniu specific de activitate, asociația noastră este chemată, prin indicațiile secretarului general al partidului, să desfășoare o muncă susținută de educație în rîndurile automobiliștilor, să contribuie, alături de alte organe și organizații, la cunoașterea și respectarea legislației rutiere, la sporirea gradului de siguranță a circulației, la utilizarea judicioasă a combustibililor și lubrifianților.

Mesajul tovarășului Nicolae Ceaușescu a constituit și constituie un permanent îndreptar în munca de zi cu zi a Automobil Clubului Român, a activiștilor săi încadrați și obștești, a tuturor membrilor asociației. Înscriindu-se în amplul proces de formare a omului nou, asociația noastră, în colaborare cu ceilalți factori ce răspund de circulația rutieră și în special cu organele de miliție, depun eforturi susținute pentru educarea masei de automobiliști în spiritul eticii și echității socialiste, pentru întronarea, pe drumurile publice, a unui climat de ordine, de disciplină, de întrajutorare și respect reciproc. Ideea călăuzitoare a Automobil Clubului Român este aceea de a face ca titlul de membru al asociației să devină un titlu de cinste, un model de comportament atît la volan cît și în alte împrejurări ale vieții.

Din programul recentelor acțiuni educative inițiate de A.C.R. în rîndurile membrilor săi face parte și concursul «Conducere auto exemplară». Este îmbucurător faptul că sute și mii de automobiliști din întreaga țară s-au angajat în acest concurs și că pe piepturile multora dintre ei a și început să strălucească insigna care se acordă celor mai buni dintre cei buni.

La activitatea desfășurată de către A.C.R., la acțiunile instructiv-educative organizate de filialele asociației și de cercurile automobilistice participă, alături de vîrstnici, un

mare număr de tineri muncitori, elevi, studenți etc. Prin intermediul asociației, tinerii își însușesc cunoștințe și deprinderi legate de automobil, se perfecționează în conducerea autoturismelor și a karturilor.

Întrecerile sportive organizate de asociație, prin federația sa de specialitate, polarizează în mod deosebit atenția tineretului. În cadrul competițiilor auto sau de karting, tinerii învață să iubească și să stăpînească tehnica motoarelor, devin iscusiți mînuitori ai volanului, își cultivă o serie de calități specifice omului înaintat: voința, curajul, hotărîrea, tenacitatea, loialitatea și spiritul de echipă.

Începînd din 1978, numeroase întreceri de automobilism și de karting se vor desfășura în cadrul marii competiții sportive naționale «Daciada». Acest lucru va da un deosebit impuls sportului cu motor din țara noastră, contribuind mai activ la pregătirea tineretului în domeniul sporturilor tehnico-aplicative, la evidențierea unor noi și tinere talente în acest domeniu.

În cei peste zece ani care au trecut de la organizarea sa pe baze noi, asociația automobiliștilor români s-a preocupat permanent de consolidarea bazei sale tehnico-materiale. În prezent, toate filialele asociației dispun de stații de asistență tehnică bine dotate, încadrate cu personal corespunzător pregătit, care stă cu promptitudine la dispoziția membrilor A.C.R. Avem toată garanția să afirmăm că în aceste stații se lucrează cu conștiinciozitate și competență, că lucrările efectuate sînt de cea mai bună calitate.

O serie de prestații gratuite care se acordă membrilor asociației de către personalul muncitor din stațiile de asistență tehnică ale A.C.R. (printre care, la loc de frunte, se înscriu verificările tehnice anuale ale automobilelor) sînt îndeobște bine apreciate, ele reprezentînd o contribuție prețioasă la acțiunile de întreținere corectă a mașinilor, de economisire a carburanților, de sporire a securității traficului rutier.

Automobil Clubului Român îi revine, ca o sarcină majoră, organizarea în chip plăcut și util a timpului liber al membrilor săi, fie că este vorba de sfîrșitul de săptămînă, fie că este vorba de concediu. În acest sens, filialele asociației și cercurile automobilistice organizează excursii în grup cu automobilul în cele mai pitorești zone ale țării, în locuri care amintesc de lupta eroică a poporului nostru pentru independență națională și socială. De asemenea, mii de membri ai asociației își petrec concediul de odihnă în unele stațiuni balneo-climaterice, pe litoral sau peste hotare, grație prestațiilor oferite de asociație.

În deplină concordanță cu principiile politicii externe a partidului și statului nostru, Automobil Clubul Român desfășoară, pe planul relațiilor externe, o activitate susținută, în scopul stabilirii unei largi colaborări cu cluburile și organizațiile de profil automobilistic, și îndeosebi cu cluburile din țările socialiste.

În cadrul organizațiilor internaționale «Alianța Internațională de Turism» și «Federația Internațională a Automobilului», asociația noastră participă activ, cu o serie de propuneri, la dezvoltarea raporturilor de colaborare pe plan internațional, la extinderea prestațiilor turistice și tehnice acordate membrilor acestor organizații, la promovarea turismului și sportului automobilistic, în scopul apropierii și cunoașterii între popoare. Alegerea unor cadre din conducerea A.C.R. în organismele A.I.T. și F.I.A. ilustrează bunele aprecieri de care se bucură asociația noastră în cadrul relațiilor internaționale de profil.

După cum se știe, Automobil Clubul Român se numără, de peste un an de zile, printre organizațiile componente ale Frontului Unității Socialiste. Aceasta este o înaltă cinste acordată asociației noastre, care pune în fața activiștilor ei sarcini și mai mari, de o și mai înaltă răspundere. Automobil Clubul Român trebuie să acționeze și mai hotărît decît pînă acum pentru îndeplinirea integrală și în cele mai bune condiții a sarcinilor ce-i revin. În acest sens, un rol determinant revine unităților teritoriale ale asociației — filialelor județene și orășenești, cercurilor automobilistice — precum și membrilor asociației. Creșterea rolului automobiliștilor în realizarea sarcinilor asociației, participarea largă a acestora la luarea deciziilor reprezintă unul din aspectele cele mai semnificative ale dezvoltării asociației noastre, garanția consolidării și extinderii ei.

Nu peste multă vreme, la 5 aprilie 1979, se vor împlini 75 de ani de la înființarea primei asociații automobilistice din România. Această aniversare va fi un prilej de trecere în revistă a realizărilor Automobil Clubului Român, largă și cuprinzătoare organizație de masă, care dezvoltă, pe un plan superior, tradițiile țării noastre sub acest aspect și care înfăptuiește linia politică a partidului în domeniul mișcării automobilistice românești.

«Cărțile de vizită» ale celor cinci filiale prezentate în paginile almanahului sper să întregească imaginea activității desfășurate de Automobil Clubul Român, pentru dezvoltarea neîntreruptă a fenomenului automobilistic din țara noastră. Sigur că aceste filiale se numără printre unitățile fruntașe ale asociației. Dar tot atît de adevărat este și faptul că asemenea lucruri se pot scrie și despre multe alte filiale județene sau orășenești, care au cunoscut o dezvoltare impetuoasă în ultimii ani. De altfel, în planul de perspectivă al Automobil Clubului Român este prevăzut ca toate unitățile teritoriale ale asociației să marcheze un salt calitativ în activitatea lor, pentru a deveni colective puternice, capabile să organizeze și să conducă cu competență întreaga mișcare automobilistică din județele respective.

UN DECENIU PRINTRE FRUNTAȘI

Filiala automobilistică a județului Cluj se numără printre filialele A.C.R. cele mai mari și mai puternice din țară. Mare și puternică prin aria de cuprindere (peste 9 000 de membri la sfîrșitul anului 1977), prin varietatea și eficacitatea acțiunilor organizate, prin prestigiul cîștigat în rîndurile masei de automobiliști.

Am pășit de multe ori pragul acestei filiale (cu sediul pe str. 30 Decembrie din orașul de la poalele Feleacului) și întotdeauna am făcut-o cu plăcere. Iar, înainte de noi, același sentiment l-au trăit și îl trăiesc înșiși membrii filialei, care vin la sediu sau la baza de asistență tehnică așa cum ar veni în propria lor casă și care se adresează lucrătorilor de acolo așa cum s-ar adresa unor prieteni.

De cît timp ființează în Cluj-Napoca și în județ această organizație a automobiliștilor? Harnicul secretar al filialei, Viorel Popa, la origine filolog și sportiv de performanță, îți furnizează de îndată informațiile necesare: «Actul de constituire, spune el, s-a semnat la 24 mai 1967. Comitetul de conducere, întrunit în acea zi, în prima sa ședință, l-a ales în frunte, în calitate de președinte, pe președintele nostru de astăzi, tovarășul ing. Nicolae Beuran. Eu am lucrat aproape un an ca activist voluntar. Apoi, la 1 martie 1968, am fost încadrat ca secretar».

Doi oameni entuziaști s-au angajat deci, cu un deceniu în urmă, să muncească pentru asociație. Și angajamentul lor a rămas neclintit pînă în ziua de astăzi, filiala clujeană mîndrindu-se cu faptul că nu și-a schimbat niciodată președintele și secretarul pe parcursul fructuoasei ei existențe.

Această stabilitate și consecvență au dat muncii substanță și perspectivă, au contribuit la consolidarea filialei și la creșterea încrederii membrilor în utilitatea ei. «Am pornit la drum, ne-a spus tovarășul ing. Nicolae Beuran, cu convingerea că trebuie să ieșim permanent în întîmpinarea membrilor noștri, înregistrînd doleanțele și propunerile lor și încercînd să le rezolvăm cît mai favorabil.»

Săgeata creșterii filialei clujene a urcat mereu: 438 de membri în 1967, aproape 2000 în 1970, peste 6400 în 1974 și așa mai departe. Momentul de cotitură a avut loc în 1972, cînd, într-un singur an, numărul celor înscriși în asociație s-a dublat. Cifrele acestea pot să pară aride, dar ele exprimă o realitate. În decursul anilor, a crescut numărul total de membri, dar în același ritm a crescut și numărul membrilor posesori de automobile. Și ceea ce este deosebit de interesant: marea majoritate a celor ce au intrat în asociație în 1969, 1970 sau 1971 și-au reînnoit mereu înscrierea, numărîndu-se și astăzi printre membrii activi ai filialei.

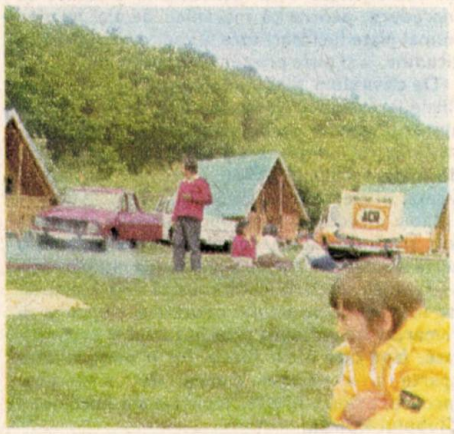
L-am întrebat pe Viorel Popa: «Pe ce v-ați bazat cînd ați luat acea hotărîre din 1971, de a dubla numărul de membri?». Iată răspunsul: «Ne-am bazat pe cunoașterea posibilităților județului, pe sprijinul neprecupețit al organelor locale, pe forța activului nostru obștesc, în sfîrșit pe resursele tehnice de care începusem să dispunem».

Actuala bază de asistență tehnică a filialei (str. Craiovei 20) lasă vizitatorului o impresie dintre cele mai plăcute prin spațiul pe care îl are (cinci boxe de lucru), prin instalațiile și aparatura de care dispune (de la scule și dispozitive simple pînă la aparatură electronică), prin competența și probitatea profesională a personalului (opt mecanici, un electrician etc.), prin atmosfera de ordine și civilizație.

Dar, firește, nu întotdeauna a fost așa. Cu opt ani în urmă, baza de asistență tehnică a pornit de la zero, adică de la o curte neîngrijită și de la o boxă goală. Prin dotare și prin autodotare, prin munca voluntară a primilor mecanici angajați, totul s-a transformat. În 1971 baza era gata, permițînd comitetului filialei să treacă la hotărîrea de dublare a numărului de membri.

Un amănunt nu lipsit și el de semnificație: la filiala clujeană nu s-au schimbat în decursul anilor nici mecanicii. Oamenii angajați acolo la început sau ceva mai tîrziu sînt și acum la

Circuit de viteză la Cluj-Napoca în 1976



Excursie la Cheile Turzii

O operație utilă pentru siguranța traficului rutier, executată, cu măiestrie, în stația de asistență tehnică a filialei clujene.

posturile lor. Iar declarația pe care ne-a făcut-o un vechi membru al filialei ne scutește de orice alt comentariu: «Vin întotdeauna la atelier cu încredere, pentru că mecanicii de aici nu sînt numai niște lucrători care mă servesc cu promptitudine, ci și niște prieteni și sfătuitori»

De cîtva timp, filiala județeană Cluj și-a format filiale orășenești la Turda, Dej și Gherla. Cu ajutorul acestor «subunități», organizația automobilistică județeană s-a apropiat și mai mult de masa automobiliștilor, în scopul satisfacerii și mai eficiente a nevoilor lor.

Linia directoare a conducerii filialei clujene a fost și rămîne aceea de a oferi membrilor ei o serie de servicii, dar de a nu neglija nici educația — tehnică, rutieră, cetățenească — a acestora. Iar în materie de acțiuni educative, clujenii s-au remarcat întotdeauna prin inițiativă și originalitate, fapt care a dat filialei lor o personalitate aparte și a situat-o mereu, de un deceniu încoace, printre filialele fruntașe ale Automobil Clubului Român.

DUMITRU LAZĂR

SCURTA ISTORIE A UNEI ASCENSIUNI

În 1974, la numai doi ani de la înființare, filiala județeană A.C.R. Olt a primit, din partea Automobil Clubului Român, o mențiune pentru realizările obținute. Cu un an mai tîrziu, ea a pășit și mai energic înainte, situîndu-se pe locul întîi (la categoria din care făcea parte) în întrecerea socialistă dintre filialele asociației noastre.

Aurel Gugu, secretarul filialei cu sediul în orașul Slatina, spune: «Cînd am venit eu în asociație — asta se întîmpla în 1972 — am găsit zece membri. Ei locuiau în județul nostru, dar pentru că filiala nu se înființase, completaseră fișele de înscriere la Pitești. Am început cu zece membri și am ajuns în 1975 la aproape 2 000, din care peste 1 200 posesori de mașini».

Ca atîția alți activiști ai asociației, care au pus umărul încă de la început, secretarul filialei Olt are ce să povestească. O bucată de vreme a muncit singur, fără nici un alt lucrător încadrat, bazîndu-se doar pe sprijinul organelor locale și al unor activiști voluntari. Pe atunci își primea membrii într-un local modest, iar problemele de asistență tehnică le rezolva cu un singur mecanic, într-un atelier tot atît de modest ca și sediul. Dar lucrurile s-au schimbat în bine, în ritmul și în maniera în care s-a schimbat, odată cu toată țara, întregul județ Olt.

Turiștii care vin astăzi în orașul aluminiului se plimbă pe străzi, admiră arhitectura modernă a urbei și, evident, nu pierd ocazia să fotografieze. Iar în fotografiile lor, făcute chiar în centru, apare adeseori un frumos panou cu trei litere mari: A.C.R. Lîngă acest panou, la parterul unui bloc, se află acum Filiala județeană Olt, o filială care n-a încetat să se dezvolte, numărînd peste 2 300 membri în 1976 și peste 3 000 în 1977.

Punctele de rezistență ale filialei se află, așa cum este firesc, într-o serie de cercuri: la Întreprinderea de prelucrare a aluminiului din Slatina, la Întreprinderea de osii și boghiuri din Balș, în comuna Scornicești, la Stația de mașini agricole Vișina etc. Aici, în aceste cercuri, lucrează de multă vreme activiști obștești ca Marin Piciu, Ion Butnariu, Dan Mara, Alexandru Văduva și alții. Iar la Caracal, pe temeliile cercului automobilistic de acolo, a luat ființă, în 1975, o filială orășenească cu peste 300 de membri, care dispune de sediu propriu și de punct de asistență tehnică încadrat cu un mecanic.

Comisia de propagandă rutieră și siguranța circulației din cadrul filialei județene

Aspect de la baza de asistență tehnică

Olt susține cu multă ardoare concursul «Conducere auto exemplară». Pentru început, circa 100 de conducători auto au primit distincția oferită în cadrul concursului, iar o altă serie așteaptă să treacă «examenul» pentru a o primi.

«Colaborăm cu Miliția, precum și cu alte organe din județ, ne-a spus tovarășul Gugu, pentru a iniția și duce la bun sfîrșit acțiunile de educare a automobiliștilor. În sezonul estival, de exemplu, ne întîlnim săptămînal cu șoferii amatori sau profesioniști, pentru a-i pune la curent cu cele mai importante probleme ale traficului rutier și — în cazul celor care nu ne cunosc încă — pentru a le spune cîte ceva despre asociația noastră. Participăm, de asemenea, cu mecanicii și cu aparatura de care dispunem, la acțiunile de verificare tehnică a mașinilor, ajutînd automobiliștii să-și remedieze unele defecțiuni care ar pune în pericol circulația publică».

Filiala Olt a început să se ocupe, încă din primii ani de existență, și de activitatea sportivă automobilistică. Grație cercului și asociației sportive de la I.O.B.-Balș, Raliul Olt a cunoscut un frumos succes, el făcînd parte de două ori (1974 și 1975) din campionatele naționale. După o pauză de un an (1976), competiția a fost reluată, organizatorii tinzînd să-i dea din nou importanța pe care a avut-o în ansamblul manifestărilor sportive auto de la noi. De asemenea, în 1976, la Slatina s-a organizat un reușit concurs de viteză pe circuit, deschizînd gustul automobiliștilor locali, ca și celor veniți din alte părți, pentru acest gen de întreceri.

Conform planului de perspectivă al Automobil Clubului Român, filiala Olt va ajunge peste cîțiva ani la 5 000 de membri. În vederea satisfacerii cerințelor mereu mai complexe ale acestora, o primă grijă a conducerii filialei este aceea de a-și amenaja o bază de asistență tehnică modernă, mult superioară celei din prezent. «Am dori, ne spunea un vechi membru al filialei, ca baza de asistență tehnică viitoare să se ridice cel puțin la nivelul sediului filialei, un sediu cu care ne mîndrim pe drept cuvînt».

Dar în atenția conducerii filialei mai stau actualmente și alte probleme importante: diversificarea și perfecționarea serviciilor acordate membrilor A.C.R., pătrunderea asociației într-o serie de comune ale județului în care există un mare număr de automobiliști, înființarea cîtorva noi filiale orășenești etc. După cum se vede, este vorba de obiective îndrăznețe, menite să întărească filiala și, evident, s-o mențină în eșalonul fruntaș al asociației noastre. «Sigur că nu va fi ușor să îndeplinim ceea ce ne-am propus, a ținut să spună Aurel Gugu. Dar, după cum se știe, nimic nu se poate realiza fără muncă, fără efort, fără perseverență». Iar aceste cuvinte le-am reținut ca o concluzie și ca o ilustrare lapidară a felului în care se gîndește și se acționează la filiala județeană A.C.R. Olt.

D. LAZĂR

Sediul Filialei A.C.R.-Olt

1

SEZON NON-STOP, PE PARCURSUL ÎNTREGULUI AN

Sute de mii de automobiliști din țară sau străinătate vin, sezon de sezon, pe Litoralul românesc. Evident, nu toți aceștia au nevoie, pe timpul șederii lor la mare, de asistență tehnică. O parte însă apelează, vrînd-nevrînd, la unitățile locale de autoservice. Iar printre aceste unități un loc de frunte îl ocupă și aceea situată înainte de intrarea în Mamaia, pe al cărei frontispiciu scrie «A.C.R.».

Am spus «un loc de frunte» fără a exagera deloc, pentru că, într-adevăr, baza de asistență tehnică aparținînd filialei județene A.C.R. Constanța este una din cele mai moderne și mai bine utilate din întreaga rețea a asociației noastre. Tovarășul Ion Dincă, secretarul filialei de pe malul Pontului Euxin, ține să explice astfel logica acestei stări de lucruri: «Imaginați-vă un automobilist venit în concediu pe Litoral, care apelează la noi pentru un serviciu oarecare. Ca orice om aflat în vacanță, el dorește să nu se necăjească, adică să fie servit repede și corect. Dacă noi lucrăm cu conștiinciozitate, omul își face o impresie bună despre asociația noastră, sau își consolidează impresia favorabilă pe care o avea în această privință încă de mai înainte. Înțelegeți deci că, pentru numeroși automobiliști români sau străini, filiala Constanța reprezintă un fel de carte de vizită a însuși Automobil Clubului Român».

Din motivele menționate, filiala Constanța și baza sa de asistență tehnică lucrează în sezonul estival cu întreaga lor capacitate, de la ivirea zorilor și pînă seara tîrziu. Este o muncă de răspundere, pe care o îndeplinesc atît cei cinci angajați, în frunte cu secretarul, de la sediul aflat în plin centrul orașului Constanța (str. Tomis 26), cît și cei șapte mecanici, un electrician, un tinichigiu și un gresor-spălător de la atelierul-bază. Pentru îndeplinirea misiunii lor, acești oameni dispun de o stație radio și un telex, de utilaje și instalații dintre cele mai moderne, de cinci mașini de asistență tehnică și, în primul rînd, de multă conștiință profesională.

Filiala constănțeană numără în jur de 5 600 de membri, din care peste 4 500 sînt posesori de automobile. Punctul forte al acesteia se află, firește, în bătrînul și totuși atît de tînărul Tomis, într-o serie de cercuri automobilistice puternice, cum sînt cele de la NAVROM (aproape 200 de membri) și de la Combinatul de prefabricate. Un cerc viguros (peste 70 de membri) își desfășoară activitatea în comuna Băneasa, iar la Medgidia s-a înființat cu cîtva timp în urmă o filială orășenească.

Am vizitat în plin sezon estival baza de asistență tehnică plasată la intrarea în Mamaia. Aici am întîlnit atît automobiliști din diferite județe ale țării, cît și membri ai filialei Constanța. Pe lîngă cele șase boxe de lucru, rezervate activității mecanicilor bazei, afară, sub cerul liber, am dat cu ochii de o rampă executată prin autodotare. «Această rampă, ne-a spus unul din mecanici, este destinată membrilor noștri care doresc să-și execute singuri unele operațiuni simple, de întreținere, la propriile mașini. Este o acțiune primită cu bucurie de automobiliști, care va intra, cred, în practica tuturor filialelor A.C.R.».

Automobiliștii din alte județe și din alte țări vin, pe timpul verii, în număr mare pe Litoral. Dar nici constănțenii nu se lasă mai prejos. În fiecare an, mii de membri ai filialei dobrogene pleacă în excursie în cele mai pitorești zone ale patriei sau în diferite țări din Europa. În ultima vreme, Filiala Constanța a organizat astfel de excursii într-o serie de țări socialiste, precum și în Austria, Turcia, Grecia, Italia, Danemarca.

În 1977 de un deosebit succes s-au bucurat excursiile de o zi, cu automobilul, în R.P. Bulgaria, la care au participat membrii A.C.R. veniți la odihnă pe Litoral, cît și membrii filialei constănțene.

Pentru activitatea ei rodnică, Filiala județeană A.C.R. Constanța a fost răsplătită, în decursul anilor, cu cîteva premii și mențiuni, iar acest fapt a constituit întotdeauna nu numai o răsplată a muncii depuse pînă atunci, ci și un stimulent în vederea perfecționării activității viitoare. Comitetul de conducere al filialei, în fruntea căruia se află tovarășul Ion Poppa, s-a străduit să imprime întregii activități o asemenea orientare, încît organizația automobilistică dobrogeană să pătrundă tot mai adînc în masa posesorilor de mașini din județ. O grijă permanentă s-a manifestat pentru dezvoltarea bazei materiale, pentru creșterea activului obștesc, pentru o tot mai eficientă contribuție a filialei la educarea tehnică și rutieră a membrilor ei.

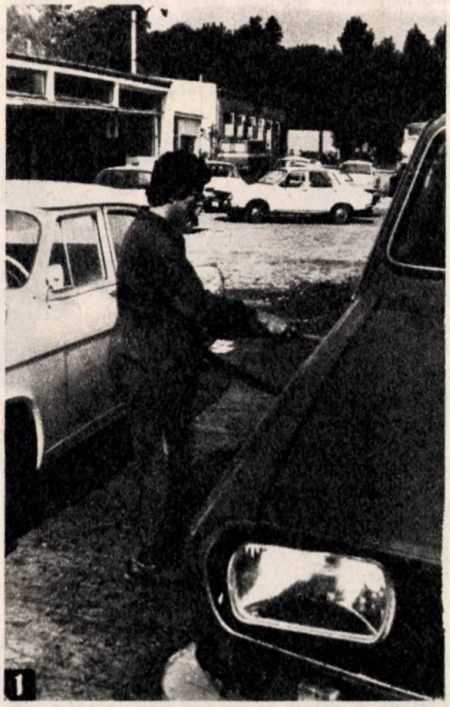
La Filiala Constanța se lucrează cu dăruire pe parcursul întregului sezon estival. Dar cu tot atîta dăruire se muncește și în extra-sezon, cînd problemele puse de miile de automobiliști veniți pe Litoral se încheie, însă rămîn celelalte, ale automobiliștilor locali. Iar ceea ce a ținut să ne spună în final tovarășul Ion Dincă ne scutește de orice altă concluzie: «Într-adevăr, sîntem, așa cum am fost etichetați uneori, o filială sezonieră. Dar pentru noi, sezonul are, ca și în alte părți, nici mai mult nici mai puțin decît 12 luni calendaristice».

Dumitru LAZĂR

1. «Casa» automobiliștilor constănțeni se află în centrul vechiului și mereu tînărului Tomis.
2. Imagine de la baza de asistență tehnică a filialei constănțene.

TREPTELE CREȘTERII ȘI CONSOLIDĂRII UNEI FAMILII

Familia automobiliștilor suceveni cuprinde peste 2500 de membri. În fiecare săptămînă a anului 1977, în județul Suceava au devenit membri A.C.R. sau și-au reînnoit această calitate, în medie, cîte 50 de automobiliști sau simpatizanți. Treptele creșterii și consolidării acestei importante unități a Automobil Clubului Român pornesc de la marea pasiune pentru automobilism și dorința de a crea o bază tehnico-materială proprie, strict necesară pentru dezvoltarea mișcării automobilistice în această parte a țării. «Pentru a atrage cît mai mulți membri în asociație, ne spune tov. Ioan Fodor, secretarul filialei, aveam nevoie, în primul rînd, de o stație de asistență tehnică modernă, utilată cu aparatura și instalațiile necesare, astfel încît să putem satisface, cu operativitate, toate solicitările automobiliștilor. Și visul nostru s-a realizat. Noua stație, cuprinzînd o hală cu trei posturi de lucru, cu canal de vizitare, încălzire centrală, boxă de încărcare a acumulatoarelor, tester



electronic, aparat de reglare a geometriei roților, compresoare și truse de sudură, mașini de depanare, truse de scule și o curte de 1600 mp. a intrat în funcțiune în 1974. În acest perimetru împrejmuit acum și betonat aproape în întregime, de pe strada Traian Vuia nr. 12, unde automobiliștii vin zilnic la stația noastră de asistență tehnică, doar cu cîțiva ani în urmă se afla o baltă de circa 2000 mp, adîncă de 1,5 m. Cea mai mare parte a lucrărilor au fost efectuate de automobiliști prin muncă patriotică».

Pentru a putea servi în mod ireproșabil pe numeroșii automobiliști — autohtoni și străini — care vin în fiecare an să viziteze renumitele monumente de arhitectură veche românească din Nordul Moldovei, această stație a continuat să se dezvolte. În 1977 capacitatea ei s-a dublat. Ea cuprinde, în prezent, 7 posturi de lucru, este dotată cu trei mașini de intervenție și dispune de întreaga aparatură necesară unei asistențe tehnice prompte și de calitate. În ultimul timp, în cadrul stației a fost pus la dispoziția automobiliștilor un spațiu de lucru unde-și pot rezolva singuri micile probleme de întreținere curentă a mașinilor proprii. În primele 9 luni ale anului 1977, de acest avantaj au beneficiat peste 1000 de automobiliști.

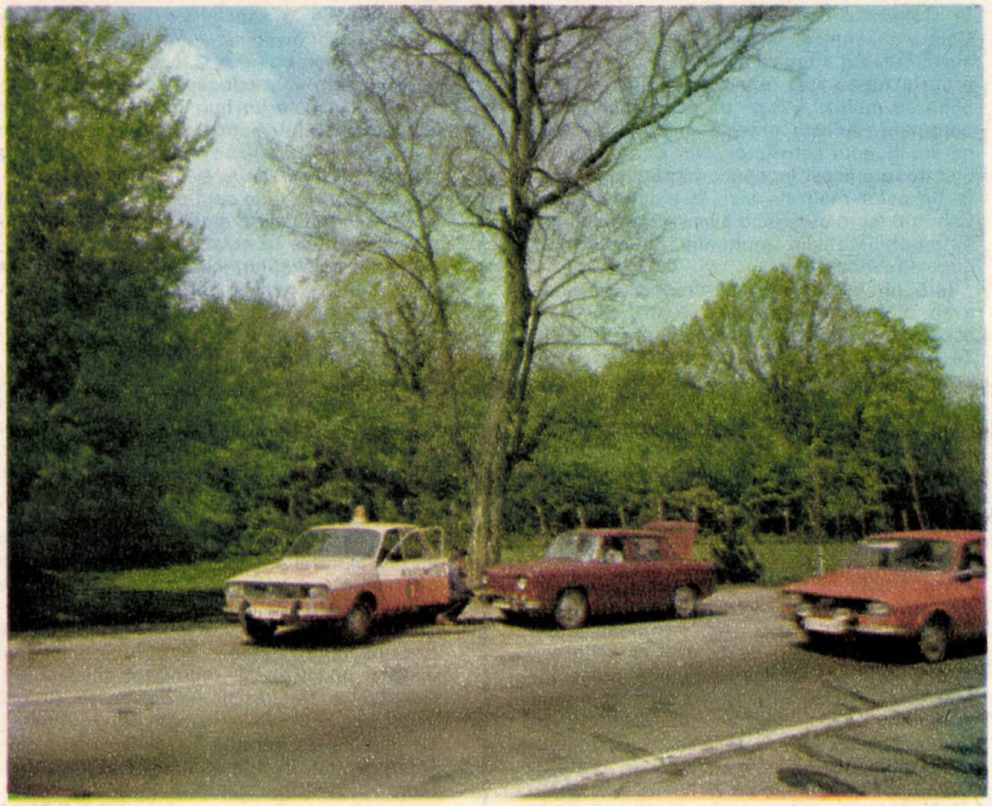
Tot în 1977, an de vîrf în dezvoltarea automobilismului sucevean, s-au creat primele filiale orășenești la Cîmpulung Moldovenesc și la Rădăuți, s-au înființat noi cercuri automobilistice în numeroase întreprinderi și localități din județ. Filiala orășenească din Cîmpulung Moldovenesc are sediu propriu și o stație de asistență tehnică dotată și cu o mașină de depanare. Această stație deservește pe cei peste 700 de posesori de mașini dintr-o zonă care cuprinde Vatra Dornei, Valea Bistriței (spre Broșteni), Coada Lacului Bicaz, Vatra Moldoviței și Gura Humorului.

Filiala orășenească din Rădăuți acoperă zona Siret, Putna, Sucevița, Marginea și Arbore. Stația acestei filiale orășenești, în curs de amenajare, va intra în funcțiune în anul 1978. «Împlinirile de pînă acum constituie, și ele, doar o etapă în dezvoltarea automobilismului sucevean, ține să precizeze, ing. Petru Cucereanu, membru al Comitetului de conducere al filialei. Sîntem hotărîți, în primul rînd, să diversificăm și să îmbunătățim, sub toate aspectele, activitatea asociației noastre. Pentru a realiza o mai bună pătrundere în masa automobiliștilor, vom înființa filiale orășenești cu stații proprii de asistență tehnică, cu o bogată activitate educativă, sportivă și turistică, în toate centrele urbane mai importante din județ. În același timp, vrem să facem în așa fel încît în principalele localități și unități economice din județ să existe cîte un nucleu automobilistic cu activitate permanentă, cu o viață proprie». Sînt proiecte care demonstrează că filiala județeană A.C.R. Suceava dispune de resursele necesare pentru a cunoaște în continuare și în anii următori un ritm de dezvoltare la fel de rapid ca și pînă acum.

I. MORARU

Automobiliștii suceveni, membri ai asociației noastre, au la dispoziție, în cadrul stației de asistență tehnică a A.C.R., un spațiu de lucru special amenajat și o rampă unde-și pot rezolva singuri micile probleme de întreținerea curentă a mașinilor proprii (foto 1).

Intervenție promptă și competentă a mecanicilor de la stația de asistență tehnică A.C.R. (foto 2).



UN COLECTIV DE CONDUCERE DESTOINIC

Locul I în anul 1975, locurile II în 1971 și 1976 și locurile III în 1969 și 1972, obținute în cadrul întrecerii socialiste dintre filialele județene A.C.R., sînt date certe care ilustrează drumul ascendent al asociației automobilistice de la poalele Tîmpei, cotată, pe drept cuvînt, printre filialele puternice ale Automobil Clubului Român.

Prestigiul de care se bucură, în prezent, filiala A.C.R. Brașov a fost clădit pe temelia unei vibrante pasiuni pentru automobilism în această puternică zonă industrială a țării, prin munca entuziastă, plină de dăruire, a Comitetului de conducere, a personalului încadrat, în frunte cu secretarul filialei, ing. Constantin Niculescu, a unui inimos activ obștesc, animat, în permanență, de dorința spre mai bine. Acesta este «secretul» succeselor filialei brașovenilor.

La 30 august 1977 s-a înregistrat o cifră rotundă în ce privește cuprinderea de noi membri în această asociație județeană. Noii automobiliști intrați în familia A.C.R. au găsit la filiala brașoveană a Automobil Clubului Român o modernă stație de asistență tehnică, situată în inima orașului, la subsolul hotelului Carpați, au aflat că filiala județeană este dotată cu cinci mașini de intervenție pentru depanarea automobiliștilor de pe șoselele județului Brașov, că în orașele Făgăraș, Rupea, Săcele, Victoria, Zărnești și Rîșnov activează filiale orășenești A.C.R., că trei dintre acestea (Făgăraș, Rupea și Săcele) dispun, deja, de sedii proprii, iar cea din Făgăraș și de o stație de asistență tehnică.

Așadar, noii achiziți brașoveni beneficiază de toate serviciile pe care le oferă o bază tehnico-materială dezvoltată, de operativitatea și calitatea altor activități pe care le desfășoară filiala județeană în folosul membrilor A.C.R.

Care a fost situația cu zece ani în urmă cînd s-a «semnat» actul de constituire a filialei? Greutățile inerente oricărui început nu i-au ocolit nici pe brașoveni. Decanul de vîrstă al automobiliștilor din orașul de sub Tîmpa, omul care muncește de zece ani în activul obștesc, tov. Petre Perva, în prezent membru

în Comitetul de conducere și președintele Comisiei tehnice, își amintește foarte bine acest început. «Pentru amenajarea unui sediu propriu ne-au fost repartizate două încăperi pline de moloz. Aveam un scaun pentru trei persoane. Acesta era «inventarul» cu care ne-am început activitatea. Dar ce să mai vorbim despre acest început... Împărtășim satisfacția celor realizate aici, în județul Brașov. Cea mai mare bucurie o avem atunci cînd toți automobiliștii sînt mulțumiți de activitatea asociației noastre».

Iată un deziderat care credem că poate avea o deplină acoperire. Pentru că filiala brașoveană are nu numai o platformă solidă în ce privește baza tehnico-materială, ci și un colectiv destoinic, plin de inițiative, ce și-a înscris în programul său de dezvoltare noi obiective, mult mai îndrăznețe. Încrederea în îndeplinirea acestor obiective se întemeiază pe forțele proprii ale asociației automobiliștilor, dar și pe ajutorul concret și permanent primit din partea Comitetului județean de partid și a Consiliului popular județean Brașov.

«În ultimii cinci ani, numărul posesorilor de autoturisme din județul nostru —ne spune tovarășul Gheorghe David, vicepreședintele Consiliului județean de control muncitoresc al activității economice și sociale, președintele filialei A.C.R. Brașov —a crescut în mod vertiginos. Filiala trebuie să constituie un factor activ în coordonarea acestei expansiuni automobilistice la care asistăm în prezent. Comitetul de conducere al filialei este decis să facă totul pentru a atrage cît mai mulți automobiliști în asociația noastră, pentru a îmbunătăți și diversifica și mai mult serviciile acordate membrilor A.C.R.

După cum este cunoscut, Automobil Clubul Român este un bun prieten de drum al automobilistului. Acum, cînd fenomenul auto cunoaște o asemenea dezvoltare, asociația noastră trebuie să fie și un bun sfătuitor al conducătorului auto pentru un comportament civilizat în traficul rutier. Ca urmare, am intensificat acțiunile cu caracter educativ în rîndurile automobiliștilor, ne propunem inițierea unor cursuri pentru perfecționarea conducerii automobilului, construirea unui kartodrom unde tineretul să-și însușească deprinderile în conducerea unui autovehicul.

Desigur, ne preocupă și dezvoltarea bazei tehnico-materiale a filialei. Pentru început avem în vedere crearea unor noi stații de asistență tehnică la celelalte filiale orășenești, lărgirea punctelor de lucru la stațiile existente, dezvoltarea stației din municipiul Brașov».

Discuțiile purtate și cu alți membri ai Comitetului de conducere, cu lucrătorii încadrați ai filialei, precum și cu numeroși activiști obștești ne-au întărit convingerea că la filiala județeană Brașov există un colectiv de conducere destoinic, animat de o puternică pasiune pentru dezvoltarea automobilismului în țara noastră, că secretarul filialei, ing. Constantin Niculescu — de peste 10 ani în această activitate —este un om de inițiativă, cu multă perseverență în realizarea obiectivelor ce stau în fața asociației automobiliștilor.

V. DOCHIA

Iscusința lucrătorilor din stația de asistență tehnică a filialei Brașov se bucură de toată stima membrilor A.C.R.

CONDUCERE AUTO EXEMPLARĂ

AUTOMOBIL CLUBUL ROMÂN

Tov. POPESCU MIRCEA

domiciliat în Bucureşti, Cal. Dorobanţi 17

este posesor al titlului „Conducere auto exemplară" pe ultimii cinci ani.

Data 19 oct. 1977

Nr. 572

După cum se cunoaşte, reducerea numărului accidentelor de circulaţie depinde în mod hotărîtor de felul în care OMUL — automobilist sau pieton — înţelege să participe la traficul rutier. Pornind de la această premisă, Automobil Clubul Român, asociaţia automobiliştilor din ţara noastră, acţionează cu perseverenţă şi fermitate, alături de ceilalţi factori răspunzători de buna desfăşurare a circulaţiei pe drumurile publice, pentru instaurarea, în întreaga ţară, a unui veritabil climat de civilizaţie rutieră.

În acest scop, Automobil Clubul Român a iniţiat şi lansat, în colaborare cu Direcţia circulaţie din Inspectoratul General al Miliţiei şi cu Administraţia Asigurărilor de Stat (ADAS), un amplu concurs, iniţiat sugestiv «Conducere auto exemplară». Această competiţie are un caracter particular prin faptul că nu îşi supune «candidaţii» la o singură probă, susţinută o dată pentru totdeauna, după care «absolventul» este degrevat de obligaţia «recapitulării». Concursul nu îşi propune o «tematică» dată, cuprinzătoare într-o bibliografie, nu impune probe de concurs pe tema «arta de a conduce automobilul», sau «cunoaşterea perfectă a legislaţiei rutiere», sau «norme de conducere preventivă», ori încadrarea într-un «cod etic rutier», ci toate acestea la un loc, urmărind finalitatea acestui complex de factori care contribuie la formarea conducătorului auto exemplar. Onoranta distincţie «Conducere auto exemplară» se acordă doar şoferilor, membri ai A.C.R., care timp de cel puţin cinci ani nu au avut evenimente rutiere şi nu au suportat suspendarea sau anularea permisului de conducere.

Automobil Clubul Român are toată convingerea că fiecare membru al asociaţiei care a primit această distincţie, devine un mesager al disciplinei rutiere, al conducerii în spirit preventiv, al conduitei raţionale pe drumurile publice şi în viaţa socială, un apărător al mediului ambiant şi, mai ales, un creator de opinie publică, un apărător al acesteia, care intervine direct în situaţiile limită, abandonînd spiritul păgubitor al comodului «ce-mi pasă mie?», «ce te legi la cap dacă nu te doare?» manifestat, încă, din păcate, de mulţi participanţi la traficul rutier. În aceasta rezidă nobilul scop al instituirii concursului «Conducere auto exemplară», prin care A.C.R. intenţionează să transforme, deocamdată micul nucleu al «distinşilor», într-o masă mereu mai largă, mai fermă şi mai intransigentă, mai demnă şi mai tranşantă apărătoare a spiritului civic, etic şi moral care trebuie să guverneze universul nostru rutier.

Automobil Clubul Român solicită tuturor membrilor săi să transforme ecusonul de pe parbriz, insigna de pe rever şi legitimaţia care poartă însemnele automobilistului exemplar în elemente stimulative pentru ceilalţi automobilişti care nu îndeplinesc încă condiţiile de cinci ani vechime neîntreruptă în A.C.R. să se comporte astfel ca după scurgerea timpului regulamentar să nu aibă în fişa personală, ţinută la organul de Miliţie şi în tichetul de evidenţă, nici o contravenţie sau infracţiune prevăzută în art. 36—39 şi 41—43 din Decretul 328/66 şi astfel să poată intra în concursul automobiliştilor exemplari.

Premiile în bani şi în obiecte, precum şi poliţele de asigurare care se atribuie anual prin tragere la sorţi, devin stimulenţi simbolici, faţă de marele stimul constituit de respectul ce îl impune prestigiul celui căruia i se recunoaşte public o corectitudine, civilizaţia şi măiestria care l-au scutit de evenimente nedorite, nu pe durată scurtă — performanţă uşor de realizat de mulţi — ci pe 5, 10, 15, 20 sau 25 ani.

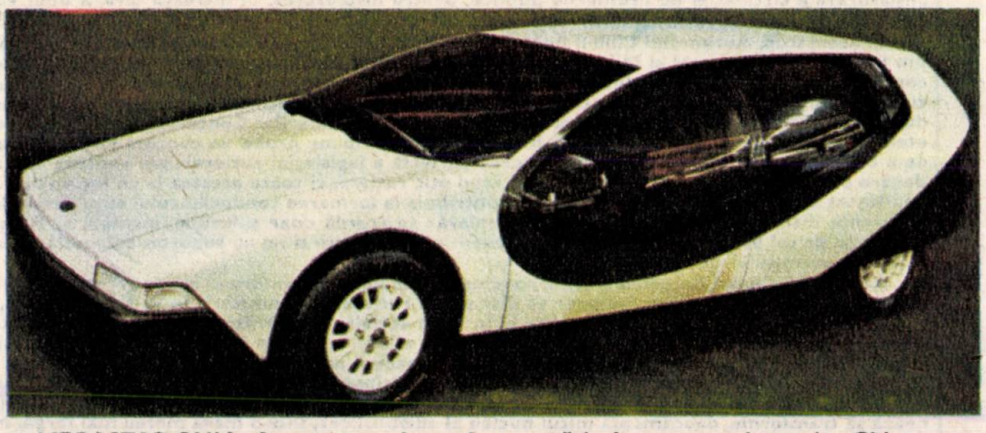
Amatori sau profesionişti, automobiliştii vîrstnici sau mai tineri devenim cu toţii beneficiari, în situaţia în care reuşim să instaurăm pe drumurile publice un consens general de bună înţelegere, de întrajutorare reciprocă şi de respect faţă de legislaţia rutieră şi faţă de noi înşine. Pornind de la această idee, participarea la concursul «Conducere auto exemplară» depăşeşte sfera unei datorii, intrînd în zona unei obligaţii morale a tuturor automobiliştilor membri ai A.C.R. pentru ca în curînd masa automobiliştilor exemplari să devină un puternic portdrapel al apărătorilor vieţii şi integrităţii acesteia pe toate arterele rutiere ale României noastre socialiste.

După scurgerea unui an de la lansarea concursului, Automobil Clubul Român are satisfacţia să înregistreze peste 3 000 de posesori ai distincţiei «Conducere auto exemplară». Avem convingerea că, depăşind stadiul de incipienţă al acţiunii, exemplul filialelor judeţene A.C.R. Cluj, Braşov, Sibiu şi Bihor, care au obţinut rezultate prestigioase în atragerea automobiliştilor la acest concurs va fi urmat de majoritatea unităţilor automobilistice judeţene, asigurîndu-se astfel edificarea unui fundament solid pentru acel mult dorit consens de nobil umanitarism rutier.

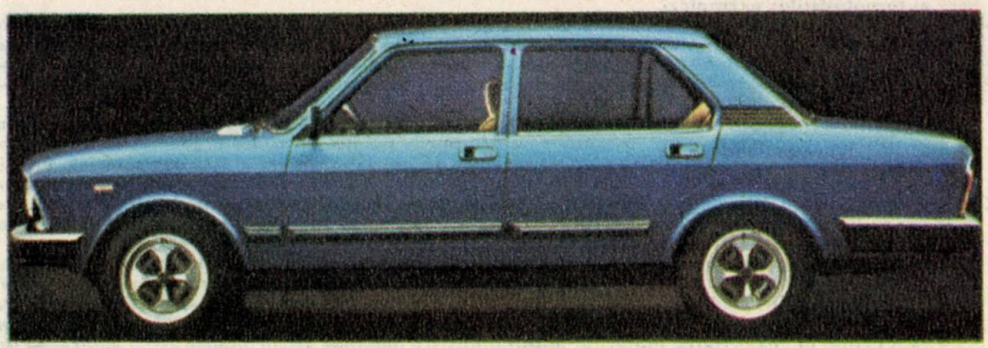
LIVIU ŞERBAN

album·auto

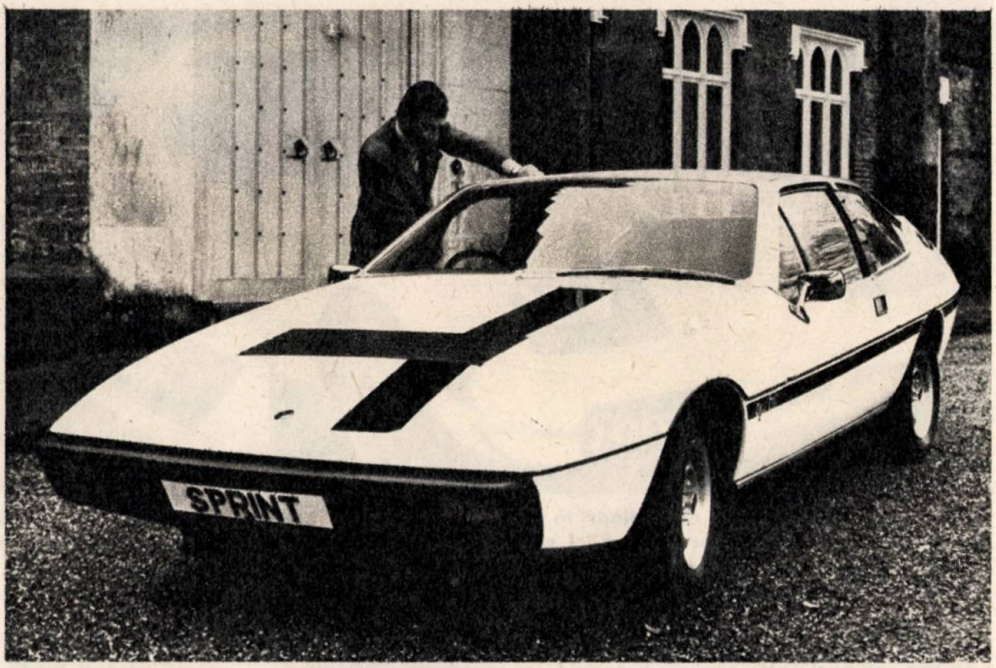
ROVER 3500. Berlină cu 5 uși, 5 locuri, greutatea proprie 1 355 kg, Motor V 8 la 90° (88,9 mm × 71,12 mm). 3 532 cmc. Raportul de compresie 9,35:1. Putere maximă 157 CP (DIN) la 5 250 rot/min. Cuplul maxim: 27,4 kgm la 2 500 rot/min. Viteza maximă 201 km/h. Accelerația de la 0—100 km/h este de 9 secunde. Consum de carburant: 12—18 l/100 km.



MEGASTAR-GHIA. Acest autoturism a fost pregătit de cunoscutul carosier Ghia pentru Salonul de la Geneva din 1977. Extravagantul «break» are 4 usi. fiind realizat pe baza unui Ford Granada V 6. Motorul are 6 cilindri în V, la 60° (93,67 mm × 72,42 mm) și o cilindree de 2 993 cmc. Raportul de compresie este 9:1. Supape în cap și un arbore cu came central, antrenat prin lanț și pinioane. Alimentarea cu amestec carburant se face printr-un carburator Weber dublu corp. Puterea: 138 CP sau 101,5 kw, la 5 000 rot/min. Cuplul maxim este de 24 kgm sau 235 Nm la 3 000 rot/min. Viteză maximă, în jur de 210 km/h.



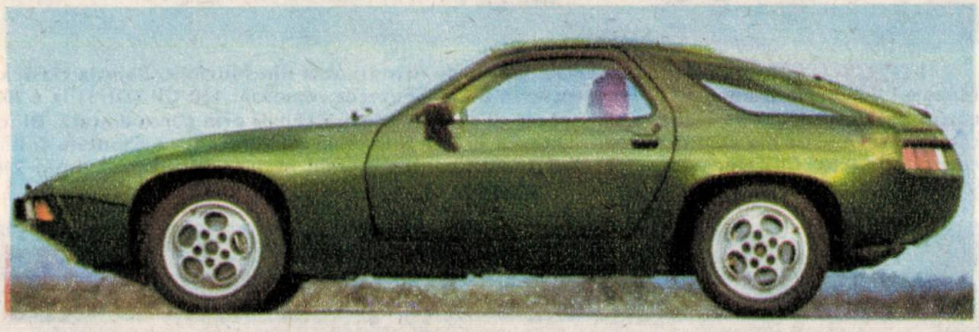
FIAT 2000. Berlină cu 4 uși, 5 locuri; greutate proprie 1 120 kg. Greutatea totală admisă 1 520 kg. Motor cu 4 cilindri în linie, 84 mm × 90 mm, 1995 cmc. Raportul de compresie 8,9:1. Puterea maximă 112 CP la 5 400 rot/min. Cuplul maxim, 16,9 kgm la 3 400 rot/min. Viteza maximă 175 km/h. Consum: 9,8 l/100 km. Cutia de viteze cu 5 trepte înainte, toate sincronizate. Se livrează și cu diferențial autoblocant.



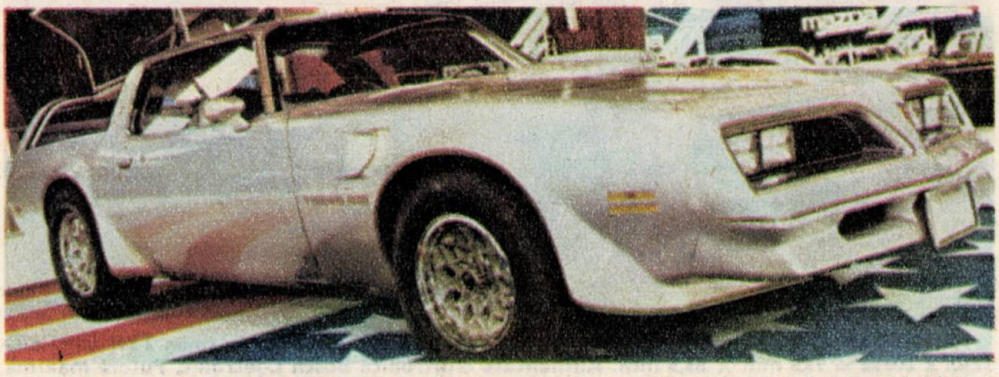
LOTUS — SPRINT — model recent lansat de firma Lotus din Norfolk. Soluția clasica. Motorul 4 cilindri în linie, 1 973 cmc, înclinat de 45°. Puterea maximă: 160 CP (DIN) la 6 200 rot/min. Patru supape pe cilindru, doi arbori cu came în cap, antrenați prin curea dințată. Bloc-carterul și chiulasa din aliaj ușor. Alimentarea se face prin două carburatoare orizontale dublu corp Dell'Orto. Cutia de viteze cu cinci trepte pentru mersul înainte. Viteza maximă: 210 km/h. Accelerația de la 0—80 km/h: 6 secunde.

CITROËN CX 2 400 GTI — berlină cu 4 uși, cinci locuri. 4 cilindri în linie, 2 347 cmc: alezajul x cursa = 93,5 mm × 85,5 mm. Alimentare electronică Bosch L-jetronic. Putere maximă 128 CP (DIN) la 4 800 rot/min. Cuplul maxim: 20,1 mkg la 3 600 rot/min. Raport de compresie: 8,75/1. Aprindere electronică. Cutia de viteze cu cinci trepte pentru mersul înainte, toate sincronizate. Suspensia hidropneumatică, 4 roți independente. Viteza maximă: 189 km/h. Accelerația de la 0—100 km/h: 10,5 secunde. Consum de carburant la 90 km/h: 8,1 l. Garda la sol reglabilă. Lungimea: 4,66 m; lățimea: 1 73 m; înălțimea: 1,36 m; greutate proprie: 1 345 kg.

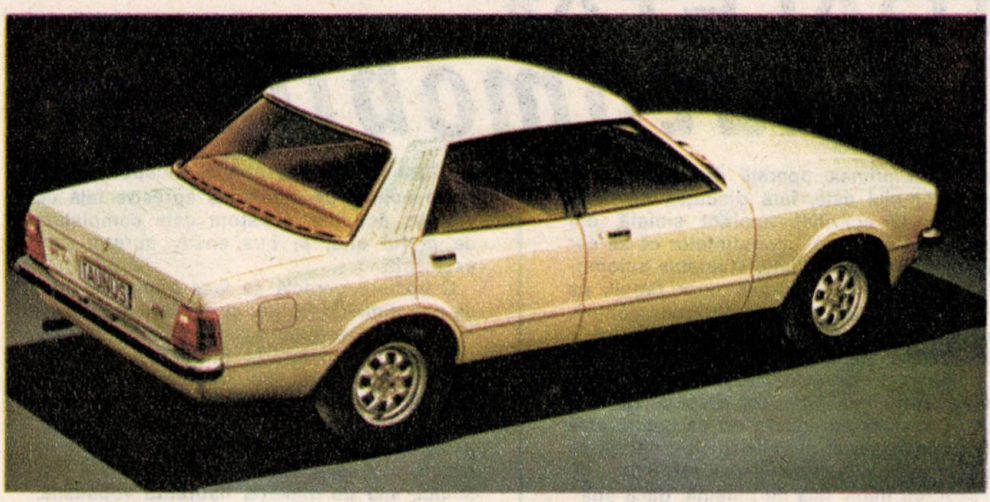
NISSAN AD 1. Motor de 6 cilindri în linie, alezajul 78 mm, cursa 69,7 mm, cilindreea 1 998 cmc. Cu un raport de compresie de 8,8:1, se obțin 130 CP (SAE) la 6 000 rot/min. Cuplul maxim este de 17 kgm la 4 000 rot/min. Arborele cu came este plasat în chiulasă și antrenat prin lant. Vilbrochenul are 7 paliere. Viteza maximă: 190 km/h.



PORSCHE 924. Coupé sportiv, avînd ca soluție mai puțin obișnuită, cutia de viteze în spate, formînd bloc cu diferențialul. Autoturismul are 2 uși, 2 + 2 locuri și o greutate proprie de 1 080 kg. Motorul plasat în față, cu 4 cilindri în linie (86,5 mm × 84,4 mm) are o cilindree de 1 984 cmc. Raportul de compresie 9,3:1. Puterea maximă 125 CP (DIN) la 5 800 rot/min. Cuplul maxim 16,8 kgm la 3 500 rot/min. Viteza maximă 200 km/h. Accelerația de la 0—100 km/h.:9,9 secunde. Consum de carburant 7,7 — 9,5 l/100 km.



PONTIAC FIREBIRD TRANSAM. Model cu linie sportivă, avînd 2 uși, 4 locuri. Motor V8 la 90°, 6 598 cmc, 188 CP (SAE) la 3 600 rot/min, supape în cap, arbore cu came central, vilbrochen cu 5 paliere, cutie de viteze automată, caroserie autoportantă, frîne autoreglabile cu dublu circuit și servofrînă, cu discuri în față și tamburi la spate; viteză maximă 190 km/h, consum 17—25 l/100 km, greutate maximă admisă 1 655 kg.



FORD TAUNUS GL. Autoturism echipat cu 6 tipuri de motoare, avînd cilindreea de la 1,3 l la 2,3 l. Motorul de 1,3 l: 4 cilindri în linie, alezajul x cursa — 79 mm × 66 mm, 1 294 cmc, 59 CP (DIN) la 5 500 rot/min. raport de compresie 9,2:1, Cuplul maxim 9,8 kgm la 3 000 rot/min. Acest motor există și într-o a doua variantă, cu raport de compresie de 8:1, fapt ce permite utilizarea benzinei cu CO 90. Evident, puterea este mai mică: 55 CP la 5 000 rot/min. Viteza maximă: 140/137 km/h. Motorul de 2,3 l: este mai greu decît cel de 1300 cmc cu 90 kg. 6 cilindri în V la 60°, 90 mm × 60,14 mm, 2 294 cmc. Raport de compresie 8,75:1. Puterea: 108 CP la 5 000 rot/min. Cuplul maxim 18 kgm la 3 000 rot/min. Viteza maximă 173 km/h. Accelerația de la 0—100 km/h, 11,5 secunde. În fotografie este prezentată berlina cu cilindreea de 1300 cmc.

MONTEVERDI SIERRA. Autoturism elvețian de lux, cu 5 locuri, motor V 8 Chrysler, de 5,9 l sau 5,2 l, punte de Dion, cutie de viteze automată. Motorul de 5 898 cmc (101,6 mm × 90,93 mm) are raportul de compresie 8,5:1. Puterea maximă 180 CP (SAE) la 4 000 rot/min. Motorul de 5 210 cmc are o putere de 152 CP la 4 000 rot/min. Cuplul maxim 39,6 kgm la 2 400 rot/min, respectiv 35,5 kgm la 1 600 rot/min. Viteză maximă: 185 km/h, cu motorul «mic» și 205 km/h, cu motorul de 180 CP.

«TOALETA» automobilului

Una din primele operații de întreținere a autoturismului este, fără discuție, spălarea acestuia. O activitate aparent simplă, din punctul de vedere al cunoștințelor ce se cer executantului; în realitate, «toaleta» automobilului impune cunoașterea unor reguli, de a căror respectare depinde, în mare măsură, aspectul caroseriei, ca și starea tehnică a unor organe ale autoturismului.

În ceea ce privește frecvența spălărilor, apar controverse între cei dispuși să facă aceste operații ori de cîte ori caroseria este mai puțin murdară și ceilalți, care afirmă că mașina trebuie spălată cît mai rar. Primii nu greșesc cu nimic față de mașină, dacă spălarea este făcută foarte corect, iar uscarea este efectuată tot după regulile bunei «igiene». O singură obiecție poate fi adresată partizanilor spălării frecvente: se pierde timp, se consumă apă și detergent în mod inutil, dacă mașina este spălată după prima picătură de ploaie căzută pe caroserie.

La cealaltă extremă, partizanii spălării la intervale de timp cît mai mari, își asumă riscul deteriorării vopselei, ca și alte neajunsuri. Atmosfera orașelor conține, datorită poluării inevitabile, produși din arderea combustibililor, evacuați prin țevile de eșapament și coșurile caselor sau ale întreprinderilor. Produșii din arderea motorinei, benzinei, păcurei etc. se depun, în strat mai mult sau mai puțin gros, pe caroserii și, datorită unor particularități chimice pe care le au, atacă lacul de pe mașină. Este ca și cum s-ar aplica, pe vopsea, un solvent al ei. În consecință, luciul specific lacului dispare cu timpul, caroseria devenind mată. Un alt dezavantaj al spălării mașinii, la intervale mari de timp, privește imposibilitatea depistării locurilor atacate de rugină, mai ales pe sub aripi. Dacă noroiul se adună în cantitate mare, el nu mai poate fi înlăturat în condițiile normale de spălat. Deci, observarea pieselor din tablă, a izolației anticorozive și antifonice, nu va mai fi posibilă. Mai mult, noroiul adunat în locurile «ascunse» de sub aripi, constituie o adevărată sugativă pentru soluția de apă și sare, aflată, iarna, pe drumuri.

Așadar, mașina trebuie spălată după circa 7-10 zile de la ultima ei trecere pe sub burete, (avem în vedere, în primul rînd, autoturismele parcate sub cerul liber). Cum trebuie, însă, făcută spălarea?

Mai întîi, nu este permisă spălarea cu apă de ploaie, întrucît ea conține, în suspensie, particule abrazive, care zgîrie vopseaua, luîndu-i, treptat, luciul. Utilizarea unei cantități mici de apă, dintr-o mică găleată, este o altă practică dăunătoare. Cînd apa este în cantitate mică, ea nu poate îndepărta particulele abrazive de pe caroserie. Clătirea buretelui sau a cîrpei de spălare în aceeași apă din găletușă transformă apa, la început curată, într-o soluție de substanțe agresive față de vopsea; acțiunea acestora este completată de praful aflat în suspensie, abraziv prin excelență.

O spălare corectă se face numai cu jetul de apă dintr-un furtun, cu un burete mare și numai cu detergent special pentru caroseriile autoturismelor. În momentul începerii spălării, caroseria nu trebuie să se afle expusă soarelui torid al verii și nici nu trebuie să fie acoperită cu pojghiță de gheață, peste care să se toarne apă fiartă. În ambele cazuri, procesele de contracție rapidă a metalului, sau de dilatare, fisurează vopseaua, creînd breșe pentru atacul ruginei. După îndepărtarea unui prim strat de murdărie, cu apa din furtun, se moaie buretele în apa cu detergent și se spală caroseria, începînd de sus în jos, pentru ca porțiunile mai murdare să fie spălate în ultimă instanță. De pildă, spălarea jantelor, a pragurilor și apoi a ușilor poate conduce la zgîrierea acestora din urmă, cu particulele dure luate pe burete, din părțile inferioare ale caroseriei sau de pe roți. Clătirea se face cu o cantitate mare de apă, astfel încît detergentul, împreună cu produșii dizolvați, să fie îndepărtați. Uscarea se face, corect, cu un jet de aer, în cazul spălării în stațiile de specialitate, sau cu piele de căprioară, clătită frecvent cu apă curată.

Din păcate, există tendința spălării autoturismelor cu detergenți pentru uz casnic: Perlan, Alba etc. Aceștia atacă luciul vopselei și, de aici, economia pe care se sconta, devine risipă.

În ceea ce privește tehnica de spălare a motorului — operație care, totuși trebuie executată, la intervale de cîteva luni de zile — sînt de precizat alte cîteva reguli: toate orificiile sau piesele neetanșe se vor acoperi cu folie din material plastic (orificiul carcasei ambreiajului, cel pentru plasarea reperului de reglare a avansului aprinderii — Dacia 1 300 — capacul distribuitorului etc.). Pentru dizolvarea uleiului depus pe piese, se vor folosi detergenți speciali (ARVA), sau petrol. Oricum, însă, este bine să se debranșeze una din bornele bateriei, întrucît detergenții pentru spălat motorul sînt inflamabili. Spălarea motorului cu benzină implică multe riscuri (incendiu, intoxicare) sau dizolvarea unor piese sau a vopselelor), încît nu este un procedeu recomandabil. În fine, dacă motorul se spală cu detergenți speciali cum este, de pildă «ARVA», acesta va fi supus, după o pauză de 10 minute, unui jet puternic de apă. Odată cu spălarea motorului, se va clăti, tot cu jetul de apă și radiatorul, astfel încît praful sau micile particule ce împiedică trecerea aerului să fie îndepărtate.

AL. SOLOMONESCU

TOYOTA MARK II «CRESSIDA» COUPE. Autovehicul de categorie medie cu motor de 2 l sau 2,6 l. Are 5 locuri și cîntărește 1 130 kg. Motorul de 2 l are 3 variante cu puteri de 100 CP, 110 CP și 120 CP. Cel de 100 CP (SAE), la 5 500 rot/min., are 4 cilindri în linie (88,5 mm × 80 mm), 1 968 cmc, raport de compresie 8,5 : 1. Cuplul maxim 15,5 kgm la 3 600 rot/min. Celelalte două motoare de 2 l au cîte 6 cilindri, cel puternic fiind alimentat prin injecție de benzină. Viteza maximă de la 150 la 170 km/h. Consumul de carburant între 10—15 l/100 km. Motorul de 2,6 l are 6 cilindri în linie, 2 563 cmc (80 mm × 85 mm), raport de compresie de 8,5 : 1. Puterea: 135 CP (SAE) la 5 400 rot/min. Cuplul maxim: 20,5 kgm la 3 600 rot/min. Viteza maximă 180 km/h.

MOSKVICI 2137. Autoturism de tipul «Combi», motor de 1 478 cmc cu 4 cilindri în linie. Cursa x alezaj = 70 mm × 82 mm. Puterea motorului: 75 CP la 5 800 rot/min, sau 55 kw. Cuplul maxim 11,4 kgm la 3 800 rot/min. sau 112 Nm. Raportul de compresie 8,8:1. Lungime 4,250 m; lățime 1,550 m; înălțime 1,525 m. Greutatea proprie 1 085 kg. Viteza maximă 135 km/h. Accelerație de la 0—100 km/h: 18,2 secunde, Consum mediu la 100 km: 11,4 l (utilizînd mașina la testare, în oraș, pe drum de țară și pe autostradă).

COOPERATIVA MUNCĂ ŞI PRODUCŢIE — SLOBOZIA, prin unitatea sa Auto-Service din str. Matei Basarab nr. 195, execută pentru autoturismele Dacia 1100, Dacia 1300, Renault 10, Renault 16, Fiat 850, Fiat 1300, Wartburg, Trabant, Moskvici şi alte tipuri de autoturisme, prin asimilarea pieselor de la maşinile de mai sus, lucrări de: tinichigerie, mecanică şi vopsitorie.
De asemenea, Auto-Service-Slobozia execută pentru orice tip de autoturism lucrări de strungărie, vulcanizare, spălare, gresaj. Încadrată cu personal calificat şi dotată cu tehnica necesară, unitatea, situată pe şoseaua naţională Bucureşti-Constanţa, la ieşirea din Slobozia spre Constanţa, răspunde prompt tuturor solicitărilor de specialitate.

SE MAI POATE ÎMBUNĂTĂȚI AERODINAMICA AUTOMOBILULUI ?

Studiul comportării aerodinamice a unui autoturism constituie o fază importantă în procesul de proiectare. De aceasta depind:

- reducerea rezistenței întîmpinate de autovehicul la înaintare;
- variația încărcării pe roți;
- comportarea autovehiculului la rafale de vînt lateral.

Reducerea rezistenței la înaintare este un obiectiv urmărit de multă vreme de constructori, deoarece se află în relație directă cu valoarea vitezei maxime, a puterii necesare a motorului și a consumului de combustibil. Avantajele economice ce se pot obține prin reducerea rezistenței la înaintare sînt importante, mai ales în urma scumpirii produselor petrolifere.

Încă din 1920 constructorii de automobile au abordat domeniul aerodinamicii, dar efecte favorabile prin aplicarea cercetărilor nu s-au putut remarca decît după aproximativ zece ani. Se poate constata însă că multe automobile contemporane produse de firme cu succes comercial, posedă încă forme relativ puțin studiate sub aspect aerodinamic, pretinzînd puteri ale motoarelor lor cu circa 30% mai mari decît în ipoteza folosirii unor caroserii aerodinamice. Încă și mai puțin sînt studiate efectele variației încărcării pe roți în cursul înaintării sub acțiunea vîntului frontal, precum și efectele vîntului lateral asupra ținutei de drum a autovehiculului. Motivele acestor neajunsuri sînt insuficienta aprofundare a proiectelor de caroserii bazate pe studii aerodinamice, precum și dificultatea de a realiza compromisul optim între forma perfect aerodinamică și cerințele de natură funcțională, tehnologică și comercială ale utilizatorilor automobilului.

Figura 1 reprezintă o diagramă indicînd puterea necesară unui automobil sub diverse forme de caroserie dar de aceeași secțiune frontală ($S=2\ m^2$), spre a ajunge la viteza de 110 km/oră. Coeficientul Cx sintetizează influența pe care o are forma caroseriei asupra puterii absorbite la înaintare prin rezistența opusă de aer: cu cît factorul Cx este mai mare, cu atît este necesară la înaintare o putere mai mare. Rezistența aerului crește foarte mult în funcție de viteză. Astfel, la 100 km/oră automobilul lipsit de calități aerodinamice necesită 35 CP, în timp ce automo-

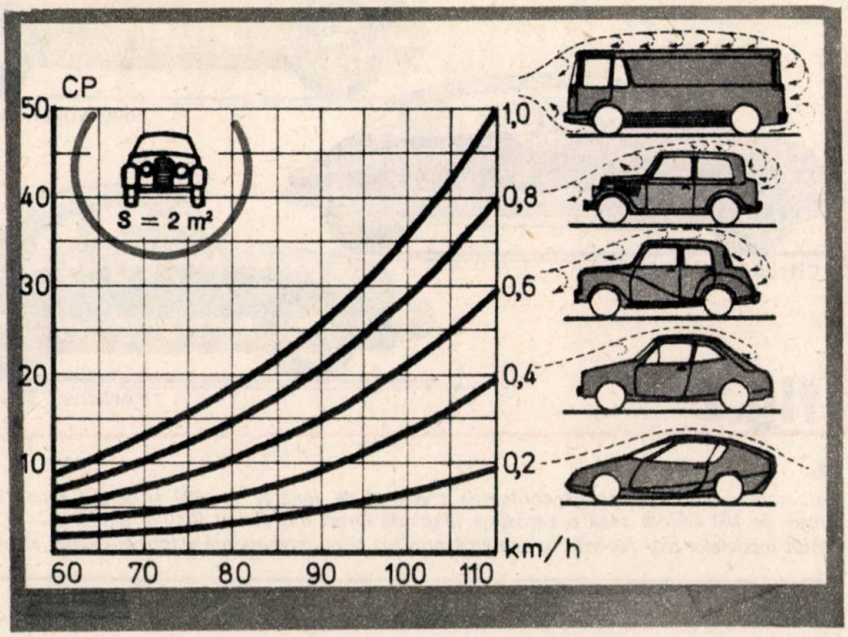


fig.1

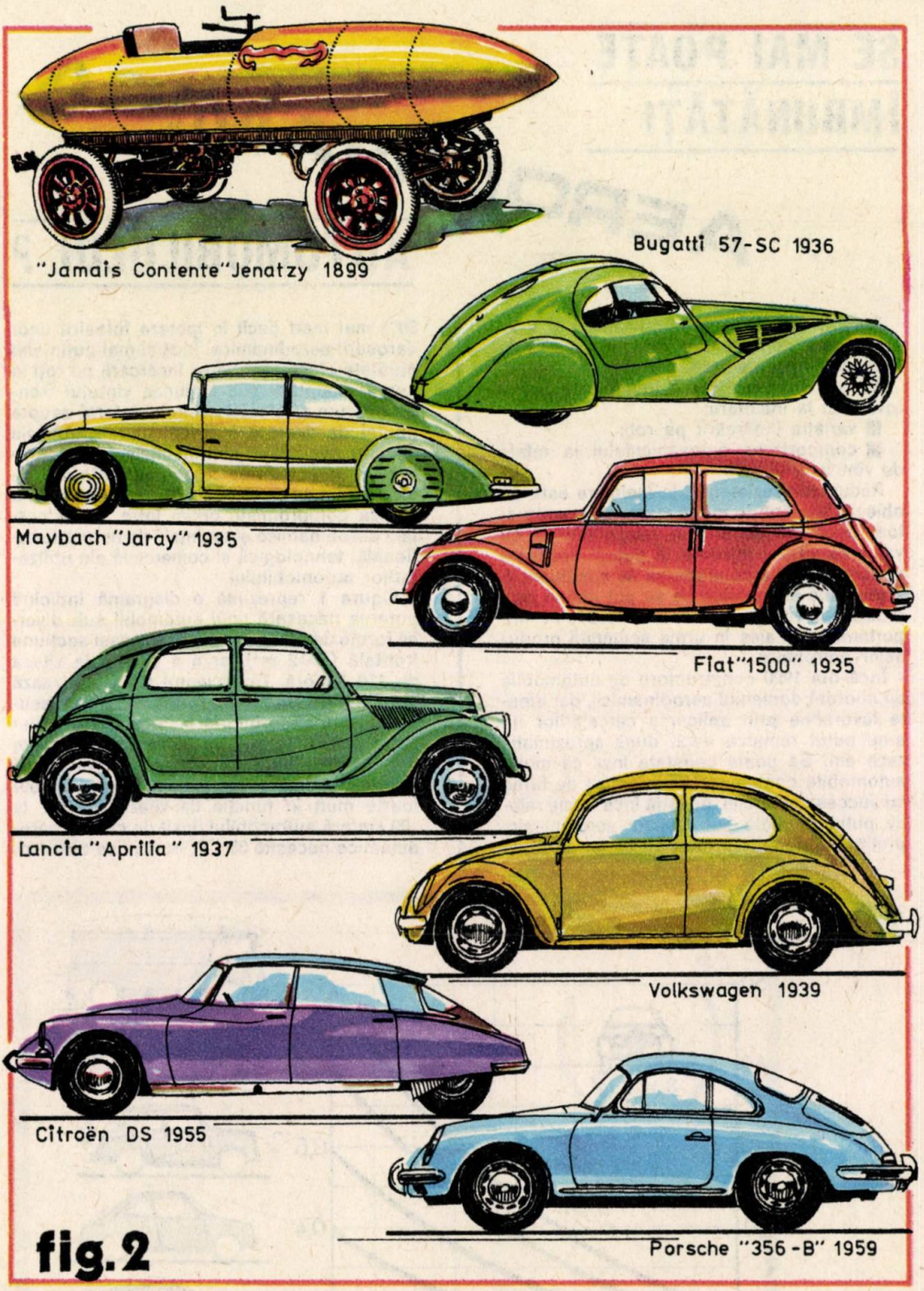


fig.2

Automobilul electric «Jamais contente» construit de Jenatzy în 1899 şi care a reuşit depăşirea vitezei de 100 km/oră avea o caroserie inspirată direct din forma fusului simetric. Restul modelelor mai recente se remarcă printr-o bună interpretare a formei de fus asimetric.

Unul din primele exemple de autoturism aerodinamic: Alfa Romeo 40/60 CP — Ricotti — 1913.

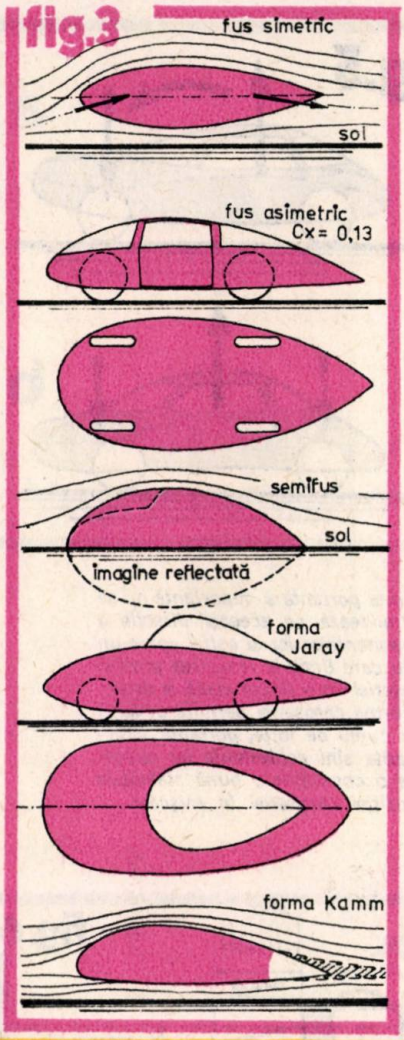
bilul aerodinamic are nevoie numai de 7 CP pentru a învinge rezistența aerului.

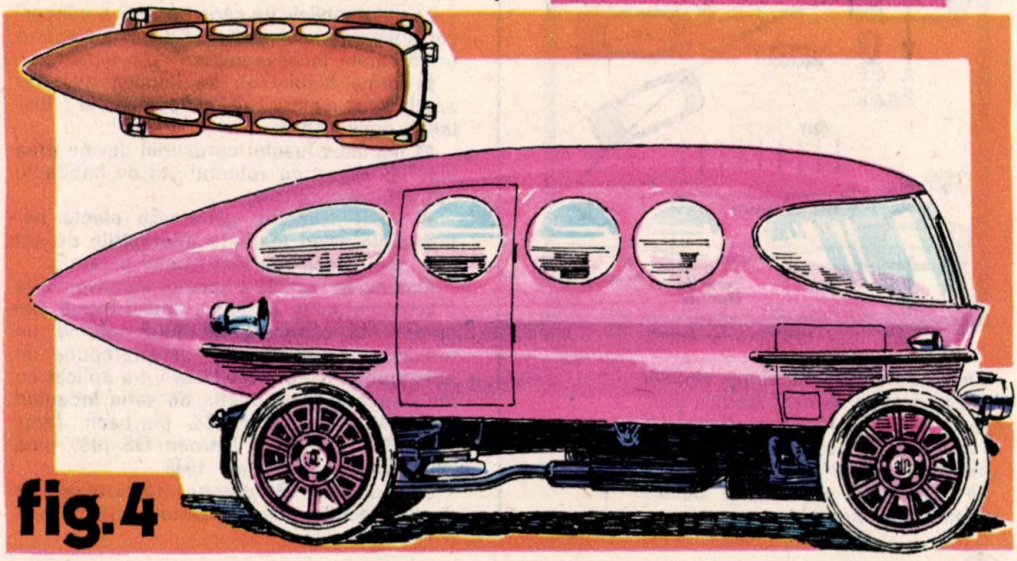
COEFICIENTUL Cx este un număr abstract exprimînd intuitiv fracțiunea din aria frontală a unui automobil ce opune o rezistență echivalentă cu cea opusă de un plan perfect vertical. Astfel dacă **Cx=0,5** la o caroserie cu o arie frontală de 2 m^2, înseamnă că ea se comportă ca un plan perpendicular pe direcția mișcării avînd o arie de 1 metru pătrat. Valoarea coeficientului Cx pentru o anumită caroserie se determină experimental prin probe în tunelul aerodinamic sau pe autodrom.

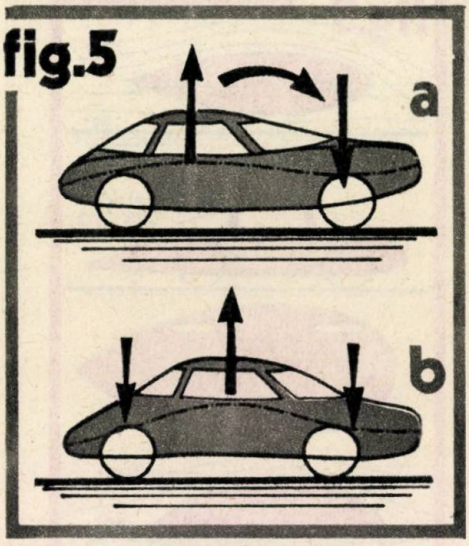
Rezistența aerodinamică nu este însă singurul obstacol ce trebuie învins de un automobil în mișcare. Se mai opun forțele de frecare la contactul cu solul, pierderile de energie în mecanismul de transmisie, inerția etc.

Alt obiectiv al studiului aerodinamicii îl constituie distribuția sarcinilor pe roți în timpul deplasărilor. Automobilul ideal are sarcini constant distribuite pe toate roțile, pe tot parcursul deplasării. În special la automobilele puternice se observă o variație mare a sarcinilor — prin creșteri bruște ale valorilor acestora pe axul din față (în cazul frînărilor) sau pe axul din spate (la accelerări). Acesta este motivul pentru care de vreo 20 de ani, la unele automobile de competiție se aplică aripioare menite să stabilizeze valorile sarcinilor aplicate pe roți în limite acceptabile. Lipsa acestor «stabilizatoare» se remarcă prin oscilarea caroseriilor în jurul unui ax orizontal transversal, ceea ce poate contribui la desprinderea roților de sol și astfel la pierderea controlului.

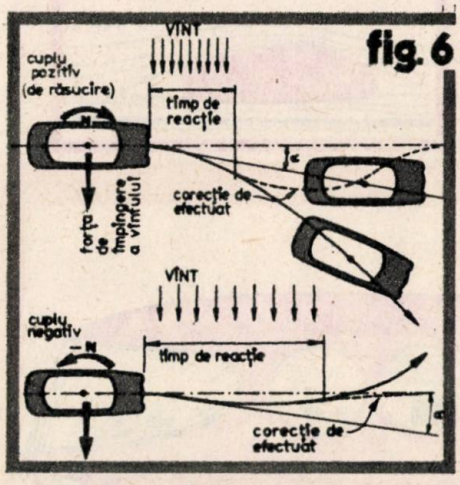
Al treilea obiectiv indicat, «vîntul lateral» are efecte descoperite de constructorii de automobile încă din anii '30. Neglijarea prin proiectare a acestui aspect se remarcă la automobile prin dificultatea de a le menține







a) Forța portantă și deportantă nu se neutralizează pe aceeași direcție a componentelor lor și astfel apare un cuplu care tinde la răsucirea poziției caroseriei cu o ținută slabă la drum; b) Forma caroseriei permite evitarea unui cuplu de forțe, portanța și deportanța sînt echivalente iar consecința o constituie o bună stabilitate a poziției caroseriei în mișcare.



Ținuta de drum la acțiunea vîntului lateral este un element foarte important. La o viteză mare, timpul de reacție necesar corectării traiectoriei devine mai scurt și deci un automobil sensibil la vînt lateral trebuie condus mai prudent.

pe o traiectorie precisă sub influența rafalelor de vînt lateral.

CAROSERIA IDEALĂ SUB ASPECT AERODINAMIC

Imaginea caroseriei ideale, perfect aerodinamice, s-a născut în mintea multor constructori. Francezul Jenatzy în 1899, italianul Ricotti în 1913 și românul Persu în 1923 experimentează automobile aerodinamice pe schema fusului simetric.

Această formă geometrică se dovedește minunată pentru înaintare pe direcția axei longitudinale — la un vînt potrivnic aplicat simetric în raport cu axa fusului. Cînd «fusul» înaintează pe o șosea (așa cum a fost cazul automobilului lui Jenatzy) forța vîntului urmărește alte traiectorii decît axa fusului astfel că rezistența la înaintare crește mult și intrigă pe teoreticienii adepți ai acestei forme «ideale».

În 1922 Klemperer, în colaborare cu Jaray, experimentează mai multe tipuri de forme printre care o formă ce avea să devină celebră: fusul asimetric cu rezistență redusă la înaintare. Descoperirea constă în faptul că spre a se obține un coeficient Cx minim, forma fusului trebuie să fie studiată în raport cu distanța pînă la sol. Deci există o infinitate de forme asimetrice cu un coeficient Cx optim pentru fiecare distanță pînă la sol cerută. Cînd distanța pînă la sol tinde spre zero, forma se transformă în «semifus» cu un coeficient Cx foarte mic.

Din aceste experiențe s-au inspirat constructorii celebrului «cărăbuș» Volkswagen, realizînd o caroserie cu un profil aerodinamic avînd un Cx comparabil cu cel al automobilelor contemporane considerate mai «aerodinamice».

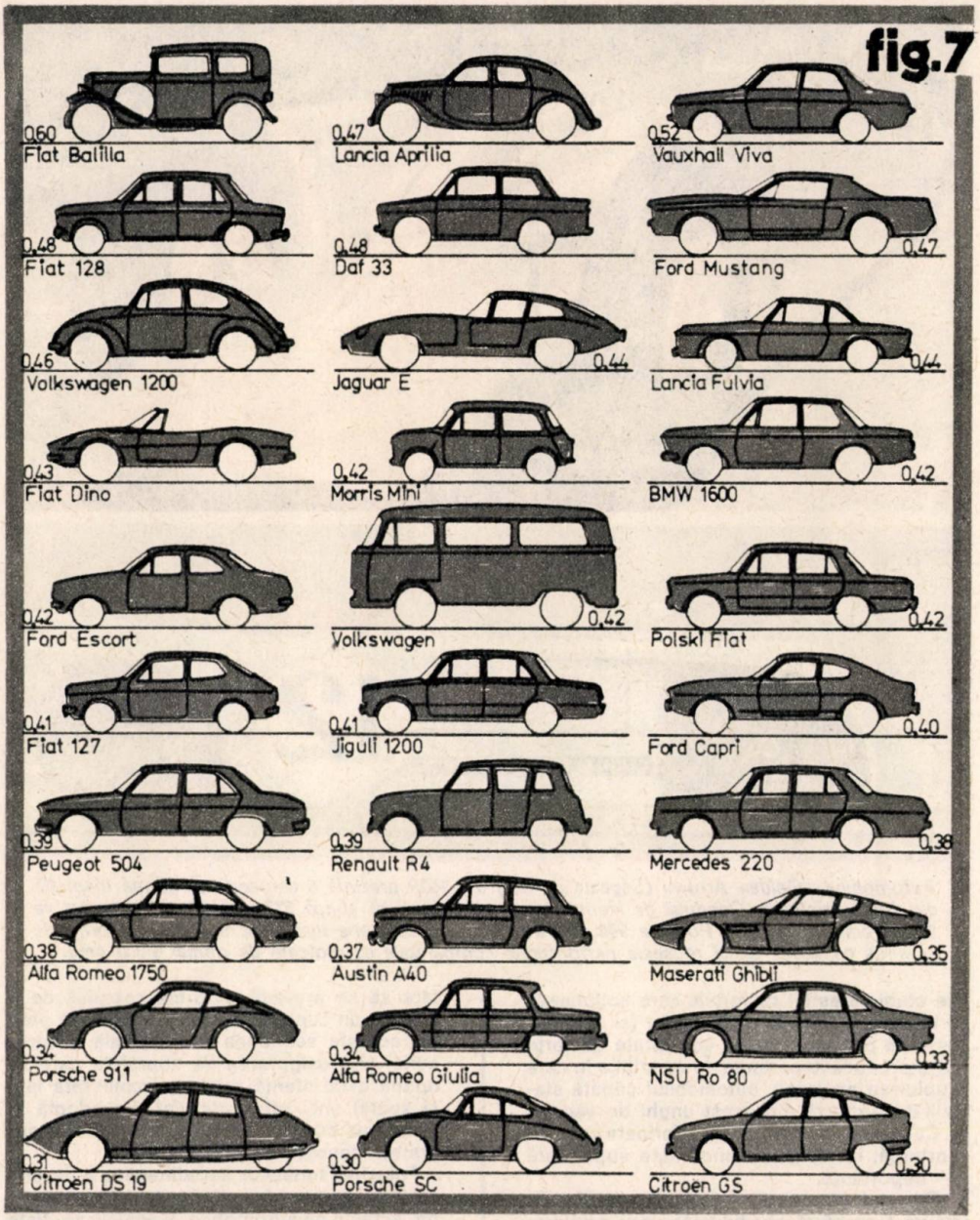
Aproape toate automobilele de record ale anilor 1930—1960 s-au conformat aproximativ modelului de fus asimetric experimentat de Klemperer.

La automobilele de serie curentă s-a încercat aplicarea aceluiași model dar au apărut următoarele inconveniente:

- forma fusului nu se împacă ușor cu amplasarea a patru roți pe două axe la o distanță convenabilă;
- mărimea fusului caroseriei devine prea mare în raport cu volumul util de habitaclu obținut;
- fusul asimetric generează efecte nefavorabile avînd tendința «dezlipirii» de sol în cursul mișcării la vînt frontal puternic.

Eliminarea parțială a acestor inconveniente o încearcă Jaray în 1923, printr-o formă mai complicată, compusă din două volume: un fus asimetric peste care se suprapune un semifus (fig. 3.) Forma «Jaray» s-a aplicat cu mult succes în producția de serie începînd cu BMW-1930, Tatra-1934, Maybach Jaray 1935, Fiat 1500-1935, Citroën DS-1955 pînă la renumitul «Porsche» 1948.

S-a constatat că nu erau încă rezolvate pe deplin vechile inconveniente: lungime ex-



În tabelul comparativ întocmit de profesorul Alberto Morelli de la Institutul de Motorizare din Torino sînt indicate valorile coeficientului Cx pentru cîteva tipuri de automobile uzuale.

cesivă de caroserie, portanță nesatisfăcătoare. Profesorul W. Kamm din Stuttgart a propus modificarea formei Jaray prin tăierea «cozii» fusului, iar în experimentare a avut succes. Scurtarea caroseriei este importantă, coeficientul Cx se păstrează intact dar frecările diminuează, îmbunătățind mult calitățile dinamice ale formei.

Cercetările mai recente efectuate între 1960—1964 au evidențiat calitățile formei «K» (Kamm). Se știe că un vehicul în deplasare generează portanță, respectiv o abatere de la traiectoria orizontală prin răsucire longitudinală, necesitînd un consum suplimentar de energie.

În figura 5 se prezintă o formă de carose-

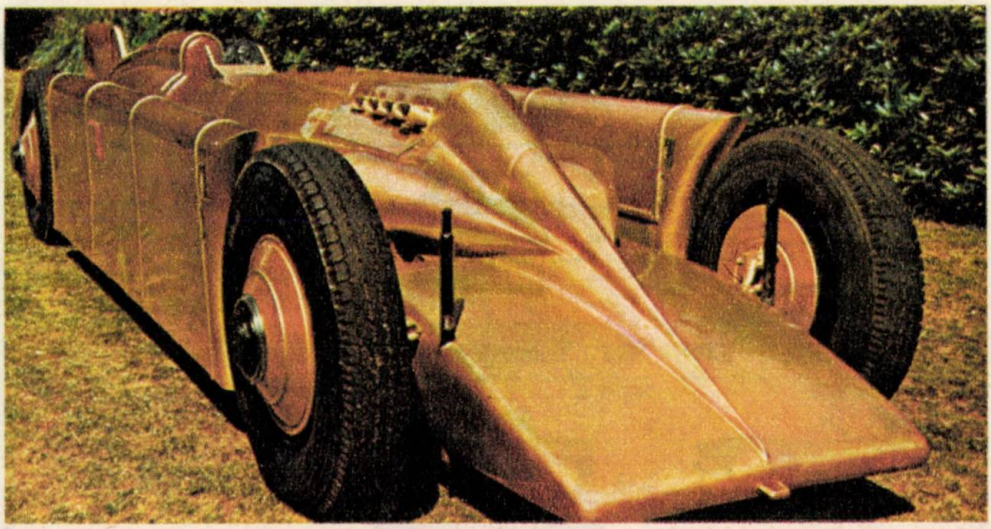
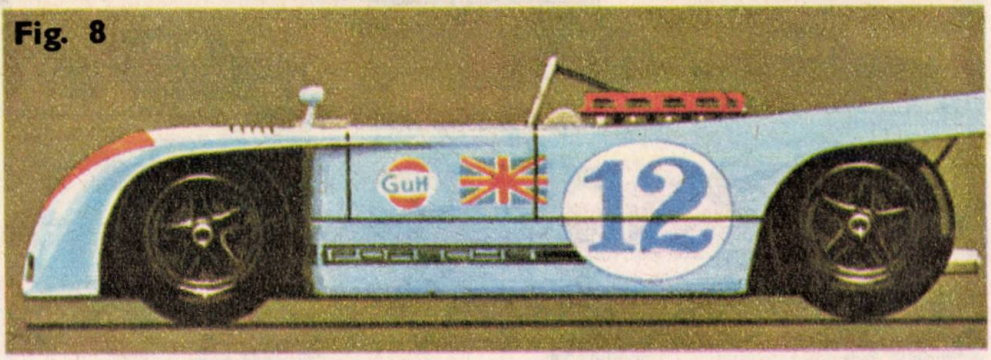


Fig. 8



Automobilul «Golden Arrow» (Săgeata de aur) din 1929 prezintă o caroserie cu forma inspirată din fusul asimetric. Condusă de Henry Seagrave a reuşit să atingă 372 km/oră cu un motor de 24 000 cmc, în timp ce Porsche 908 MK III-1970 cu o caroserie mai atent studiată, în formă de semifus cu coadă tăiată reuşeşte performanţe comparabile cu motoare de numai 3 000 cmc.

rie studiată astfel ca forţele care acţionează prin componente pe axele roţilor (şi care determină portanţa) să fie echilibrate de forţa care produce deportanţă. În condiţiile în care cuplul se anulează, automobilul capătă stabilitate perfectă din acest unghi de vedere.

Caroseriile cu concavităţi inferioare creează portanţă, iar cele cu concavitate superioară — deportanţă.

Prin adoptarea unui exemplu studiat în figura 5 se oferă posibilitatea unui echilibru al forţelor ce se nasc în cursul deplasării şi care tind la răsucirea acesteia. Formele studiate de Pininfarina, începînd cu 1960, au aceste calităţi şi au fost aplicate la cîteva modele de serie: NSU RO-80 1967, Citroen GS 1970, Rover 1976, Citroen Cx etc.

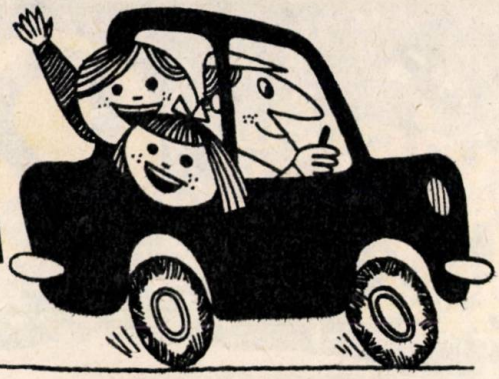
Vîntul lateral naşte de asemenea un cuplu de forţe ce tinde să răsucească automobilul în jurul axei sale verticale. Practic, automobilul nu se răsuceşte, dar se abate sensibil de la traiectoria comandată. Conducătorul este nevoit să procedeze la o corectare a traiectoriei (fig. 6). Spre a reduce acţiunea vîntului lateral este necesar ca prin proiectare să se prevadă o formă capabilă de a asigura un cuplu N minim. Se studiază pentru aceasta secţiunea transversală a caroseriei prin asigurarea de suprafeţe care să opună o rezistenţă minimă (echilibrată faţă şi spate) unei rafale de vînt. Se adoptă în acest caz curburi speciale, alternări de suprafeţe concave şi convexe etc.

Folosirea tunelelor aerodinamice a devenit azi cea mai bună metodă de lucru pentru proiectanţii de automobile. Modelele studiate în acest mod sînt mai economice, mai rapide, necesitînd motoare mai mici, iar stabilitatea lor ameliorată treptat le face mai uşor de condus.

Vom asista oare în viitorul apropiat la apariţia unei noi generaţii de forme de caroserii aerodinamice? Răspunsul îl vor da studiile de caroserii experimentate cu utilaje tot mai perfecţionate care se întreprind pentru toată gama de autovehicule — de la motorete la autocamioane de 60 de tone.

Arh. Horia CONSTANTINESCU

copiii în automobil



Despre felul în care suportă copiii mersul în automobil, despre măsurile lor de siguranță se scrie, se vorbește mult, dar, uneori, ar fi bine să medităm și asupra faptului dacă nu cumva greșim față de copiii noștri luîndu-i la plimbări lungi cu mașina, obligîndu-i, deci, să stea ore întregi în spațiul închis și mic al unui autoturism.

Pentru preșcolari, în general, și pentru copiii pînă la trei ani, în mod special, nu constituie nici o distracție plimbarea cu mașina sau uitatul pe geam dacă ei nu stau în poala mamei sau a unei bunici răbdătoare, care să le spună povești sau să le atragă atenția asupra unui animal, a unor păsări, a pomilor sau a altor lucruri interesante de pe drum.

Este absurd să pretindem unui copil, unui băiat de șase ani de exemplu, să reziste într-un automobil mai mult de două ore și să fie și cuminte. Iar în cazul în care copilul călătorește singur cu șoferul este foarte greu pentru acesta să-și împartă atenția între condus și supravegherea acestuia. Dar modul în care ne ocupăm de copii la un drum mai lung cu automobilul depinde și de temperamentul lui, de spiritul nostru de inventivitate și, bineînțeles, de răbdarea noastră. Că existența copiilor în mașină constituie o problemă o dovedesc și numeroasele accidente provocate din cauza copiilor ca ocupanți ai mașinii. În ceea ce privește copiii mai mici, ei ne creează mai puține greutăți întrucît, la drum lung, ei dorm în cea mai mare parte a timpului. Este recomandabil, însă, ca atunci cînd luăm cu noi la drum lung și copii mici să calculăm din timp și foarte bine opririle. Ele să fie mai dese decît cele pe care le-am face în mod obișnuit și să fie alese într-un loc unde copiii să se poată juca. Trebuie însă să ne pregătim mai bine pentru situațiile în care plecăm la drum lung singuri cu copiii. Este riscantă, de exemplu, reacția noastră din momentul în care copilul, așezat pe bancheta din spate, cere de mîncare și noi îi spunem de unde să și-o ia singur, întorcîndu-ne, apoi, involuntar spre el pentru a vedea dacă a găsit sacoșa sau de ce întîrzie atîta cu căutatul mîncării.

În această privință femeile-șofer sînt mult mai periclitate decît bărbații, deoarece la ele grija față de copii este legată mult mai mult de reacțiile subconștiente.

Pentru a nu se plictisi trebuie să captivăm atenția copiilor cu diferite jocuri, alese, bineînțeles, în funcție de vîrsta lor. Trebuie să ținem cont de faptul că în timpul călătoriilor copiii reține foarte ușor cîntece, poezii sau povești, unele dintre ele putînd fi chiar inventate de noi și care nu se vor scrie niciodată, dar care lor le plac foarte mult. Iar atunci cînd luăm la drum mai mulți copii trebuie să le organizăm diferite jocuri distractive, cum sînt de exemplu jocurile de cuvinte, prin folosirea unor cuvinte legate de locurile și lucrurile pe lîngă care trecem.

Constituie, de asemenea, o problemă, drumurile pe care le facem în mod obișnuit cu copiii la țară, la bunici, sau chiar drumul zilnic spre școală. Pentru aceste situații trebuie, de asemenea, să găsim o anumită metodă. Avînd în vedere timpul scurt petrecut împreună cu copii de vîrstă școlară trebuie să prețuim fiecare clipă petrecută cu ei. Astfel putem folosi aceste ocazii pentru a învăța copiii cuvinte dintr-o limbă străină sau să le reîmprospătăm cunoștințele de istorie și geografie, sau, în funcție de pregătirea conducătorului auto și cele de fizică și chimie.

Deci, după cum am mai spus, mersul cu mașina nu constituie nici pe departe o distracție pentru copii, așa cum își închipuie unii părinți. Vorbele «Fii cuminte, că altfel nu te luăm cu mașina» aveau valabilitate acum 20 de ani, astăzi automobilul mai mult îi plictisește pe copii decît îi distrează. Copiilor le trebuie, înainte de toate, cît mai multă mișcare și schimbare totodată. Astfel că pentru ei statul în mașină devine, uneori, un chin.

Deci, cînd avem copii în mașină trebuie ca cineva să se ocupe de ei tot timpul, să le povestească sau să se joace cu ei. Și nu trebuie să neglijăm un alt aspect al educației copiilor din timpul mersului cu automobilul. Este vorba de educația copiilor ca viitori motocicliști sau automobiliști. Astfel încît trebuie să folosim aceste drumuri pentru a-i familiariza de la vîrsta cea mai fragedă cu diferitele semne de circulație, cu diferitele situații din trafic sau chiar să-i învățăm să cunoască ceva și despre motorul unui automobil.

GHIZELA BUMBAC

există mașini „sigure"?

Cu ocazia unei conferințe pentru securitatea vehiculelor ținută în Anglia s-a ajuns la concluzia că există posibilitatea de a îngloba în producția de vehicule o serie de elemente de securitate pasivă. Specialiștii au căzut de acord că există premise pentru producerea unor vehicule mai sigure, dar care să nu fie «monștri» cu greutate mare. Nevoia de economie de combustibil și materiale s-a înăsprit pentru industria de automobile. Apar treptat modificări care îmbunătățesc securitatea, reduc zgomotul și conduc la economii.

S-a ajuns de asemenea, la concluzia că îmbunătățiri substanțiale se pot realiza pe calea standardizării prescripțiilor de proiectare și a uniformizării acestora pe plan internațional. Reducerea numărului de victime se poate realiza prin programele naționale de introducere în legislație a elementelor ce se consideră a spori gradul de securitate al călătorilor (centurile de securitate obligatorii în trafic etc.).

Supraviețuirea de pe urma unui accident auto și ieșirea din acesta cu un minim de răni este problema cea mai importantă ce se pune prescripțiilor de proiectare. Unele părți ale corpului omenesc pot fi supuse la forțe considerabile fără a suferi, în timp ce altele sînt surprinzător de vulnerabile. Determinarea încărcărilor sau a mărimii forțelor ce pot fi tolerate de diverse părți ale corpului

VW Golf ESV după o coliziune dură cu un stîlp metalic la viteza de 100 km/h. Elementul deformabil a preluat toată forța impactului, protejînd complet habitaclul. După cum vedeți parbrizul a rămas întreg!